



preprint

dal mezzogiorno oltre il mediterraneo

monografia di GALILEO
rivista di informazione
attualità e cultura
degli ingegneri di padova



Logistica e Infrastrutture

Il ruolo del Mezzogiorno e il suo contributo all'economia del Paese



Sabato 21 Giugno 2014 - via S. Andrea delle Fratte - Largo del Nazareno - Sede del PD



Sessione del mattino (inizio ore 9,30)

- On.li Lorenzo Guerini, Gianni Pittella e Roberto Speranza: Saluti
- Ing. Massimo Prezioso: Introduzione al tema del Convegno
- On.le Bartolomeo Giachino: Come flussi mercantili e Logistica contribuiscono allo sviluppo economico delle Nazioni europee
- Ing. Giovanni Saccà: Il ruolo dell'Italia nel panorama mediterraneo. Qual è oggi e quale potrebbe essere
- Prof.ssa Francesca Moraci: Come un sistema infrastrutturale è in grado di irradiare sviluppo nei territori attraversati
- Prof. Alfonso Celotto: Un uso efficiente ed efficace dei fondi europei per le Grandi Opere
- Avv. Francesco Attagui: Una nuova cultura delle relazioni commerciali internazionali
- Ing. Saro Capozzoli: Il Mezzogiorno d'Italia visto dalla Cina
- Dott. Mario Ciaccia: Le condizioni poste dai mercati per finanziare un sistema infrastrutturale nel Mezzogiorno
- Cons. Mario Polese e On. Umberto Ramen: Considerazioni politiche
- Coordinamento: Ing. Giovanni Mollica

Sessione del pomeriggio (inizio ore 14,30)

- Introduzione: Ing. Massimo Prezioso
- Ing. Armando Zambrano: L'ingegnere italiano di fronte alle Grandi Opere europee
- Prof. Fabio Brancaloni: L'Europa e le Grandi Infrastrutture, le sfide dell'Ingegneria
- Ing. Gianpaolo Basoli: Reti TEN-T e Corridoio scandinavo-mediterraneo, una grande occasione per il Sud
- Ing. Pietropaolo Marcheselli: Il Terzo Valico dei Giovi, l'A/V ferroviaria tra Genova e Milano
- Ing. Giuseppe Pugliese: Il ruolo del Project Manager per una corretta gestione tecnica e amministrativa delle Grandi Opere
- Prof. Enzo Siviero: Un ponte tra due continenti. Il collegamento tra Sicilia-Tunisia
- Prof. Antonino Galloni: Le ragioni economiche di un'opera epocale
- Dott. Sergio Piazzì: Il Mezzogiorno, porta d'Europa verso il Mediterraneo
- Coordinamento: Ing. Gianni Massa
- Conclusioni e ringraziamenti: Ing. Massimo Prezioso

Per iscriversi e partecipare: infoinnovatoreuropei@gmail.com - www.innovatoreuropei.org - +39 347 3629341



Supplemento a Galileo n. 216 maggio-giugno 2014

In copertina:
Particolare del planisfero
di Fra Mauro, 1450 ca.,
che raffigura l'Asia, l'Afri-
ca e l'Europa che presen-
ta il sud in alto e il nord
in basso. Da Wikipedia

Editore Collegio degli Ingegneri della Provincia di Padova, piazza G. Salvemini 2, 35131 Padova, tel-fax 0498756160, segreteria@collegioingegneripadova.it, www.collegioingegneripadova.it • **Direttore responsabile** Enzo Siviero, enzosiviero & partners srl <info@esap.it> • **Condirettore** Pierantonio Barizza • **Vicedirettore** Michele Culatti • **Comitato di gestione** Gian Luigi Burlini, Stefano Casarotti-Todeschini, Giuliano Marrella, Ezio Miozzo, Giorgio Simioni, Enzo Siviero • **Comitato di redazione** Lamberto Bertoli, Paolo Caporello, Renzo Ferrara, Paolo Foletto, Maria Elena Frusciante, Guglielmo Monti, Alessandro Stocco • **Impaginazione e redazione** Queen's Srl, via Zabarella 32, 35121 Padova, 049654749, 3296381117 redazione@galileomagazine.com • **Edizione digitale** Luigi Parise, luigi.parise@redape.it • **Pubbliche relazioni** Giorgia Roviato, 0498070956, relazioniesternegalileo@gmail.com • **Stampa** La Photograph, via L. da Zara 8, 35020 Albignasego Pd, 049 8625690 • **Autorizzazione Tribunale di Padova** n. 1118 del 15 marzo 1989 • **Spedizione** in abbonamento postale 45%, art. 2, comma 20/b, legge 662/96, Filiale di Padova • **ISSN** 1122-9160 • **Avvertenze** La Direzione non si assume alcuna responsabilità per eventuali danni causati da informazioni errate. Gli articoli firmati esprimono solo l'opinione dell'autore e non impegnano in alcun modo né l'editore né la redazione • **Tutela della privacy** Qualora siano allegati alla rivista, o in essa contenuti, questionari oppure cartoline commerciali, si rende noto che i dati trasmessi verranno impiegati a scopo di indagine di mercato e di contatto commerciale, ex D.L. 123/97. Si informano gli abbonati che il loro indirizzo potrà essere impiegato anche per l'inoltro di altre riviste o di proposte commerciali. È diritto dell'interessato richiedere la cancellazione o la rettifica, ai sensi della L. 675/96 • **Norme generali e informazioni per gli autori** *Galileo* pubblica articoli di ingegneria, architettura, legislazione e normativa tecnica, attualità, redazionali promozionali. Viene inviato gratuitamente agli iscritti all'Ordine e al Collegio degli Ingegneri della provincia di Padova, nonché a persone, enti e istituzioni selezionati su tutto il territorio nazionale. Iscrizione annuale al Collegio, aperta anche ai non ingegneri: 35 € da versare sul c/c 473045, Banca di Credito Cooperativo di Sant'Elena, Agenzia Padova, IBAN IT59J0884312100 000000473045. Gli articoli vanno trasmessi a: redazione@galileomagazine.com, redazione@galileo.191.it. L'approvazione per la stampa spetta al Direttore che si riserva la facoltà di modificare il testo nella forma per uniformarlo alle caratteristiche e agli scopi della Rivista dandone informazione all'Autore. La proprietà letteraria e la responsabilità sono dell'Autore. Gli articoli accettati sono pubblicati gratuitamente purché non superino i cinquemila caratteri e le cinque illustrazioni. Per testi superiori viene richiesto un contributo spese da valutare volta per volta. I testi vanno forniti in formato elettronico Word (.doc) non impaginato. Le immagini in formato digitale Jpeg (.jpg) vanno fornite in file singoli separati dal testo: definizione 300 dpi e base max 21 cm. Bibliografia e note vanno riportate con numerazione progressiva seguendo l'ordine di citazione. Un breve curriculum professionale dell'autore (circa 60 parole) può essere inserito alla fine dell'articolo e comparirà nella stampa. Le bozze di stampa vanno restituite entro tre giorni dall'invio. Gli Autori possono ritirare gratuitamente tre copie della rivista presso il Collegio degli Ingegneri, ulteriori copie (2,50 € a copia) possono essere richieste prima della stampa a Segreteria del Collegio degli Ingegneri, tel-fax 0498756160, segreteria@collegioingegneripadova.it.

Contenuti

Professione ingegnere e cooperazione tra i Paesi del Mediterraneo CNI	4
L'Assemblea Parlamentare del Mediterraneo PAM International	6
Dal Mediterraneo l'alternativa al declino europeo Francesco Attagiuile	8
Mobilità e Sicurezza nel Mediterraneo Massimo Guarascio	9
Infrastrutturazione del Mezzogiorno Giovanni Mollica	10
La città metropolitana di Messina Linee guida per lo sviluppo dei 51 Comuni José Gambino, Michele Limosani	16
TERNA e la cooperazione nel Mediterraneo Carlo Crea	24
RMEI Un réseau d'excellence académique pour l'enseignement supérieur méditerranéen Léo Vincent	26
Patto di Fiumara tra Comuni Progetto pilota Pippo Isgrò	31
TUNeIT Ponte mediterraneo tra Tunisia e Sicilia Enzo Siviero, Alessandro Stocco, Nicola Viaro Interventi di Michele Culatti, Viviana Martini Salvatore Russo, Annamaria Pisi, Luciana Migliore Laura Facchinelli	32
TUNeIT Possibili scenari energetici per le isole artificiali Gino Bella	36
Architettura per riscrivere il paesaggio Luigi Stendardo, Luigi Siviero	37
Materiali compositi innovativi per cavi di ponti strallati e sospesi Laura Anania, Giuseppe D'Agata	38



Professione ingegnere e cooperazione tra i Paesi del Mediterraneo

Un'area di «libero scambio» tra i paesi del Mediterraneo assume un significato importante per favorire la nascita di nuovi sbocchi di mercato e lo sviluppo di opportunità professionali in un ambito di condivisione dei saperi specialistici



Ufficio Comunicazione
Centro Studi CNI

www.centrostudicni.it

comunicazione@centrostudicni.it

Facebook: Centro Studi del Consiglio

Nazionale degli Ingegneri

Twitter: CentroStudiCni

Linkedin: Centro Studi Consiglio

Nazionale degli Ingegneri

La maggior parte dei paesi mediterranei ha un grande potenziale di sviluppo della domanda di infrastrutture nel campo dell'impiantistica, dell'energia, dei trasporti e delle telecomunicazioni con una grande richiesta di competenze ingegneristiche, di alto livello. Inoltre, esistono tutte le condizioni di base per armonizzare i diversi modelli di regolazione della professione, dando così avvio alla creazione di un'area di «libero scambio» per i circa 4 milioni di ingegneri che operano nei 21 paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

Queste le principali conclusioni emerse da **Formazione e ordinamenti professionali dell'ingegneria nel Mediterraneo – Libera circolazione degli ingegneri**, la ricognizione del Centro Studi del CNI sul funzionamento della professione nei paesi mediterranei dell'Europa, dei Balcani, del Nord-Africa e del Medioriente, presentata in occasione della **Prima Conferenza degli Ingegneri del Mediterraneo** tenutasi a Lecce.

«Un dato interessante – ha notato Luigi Ronsivalle, Presidente del Centro Studi del CNI, illustrando la ricerca – è che nella maggior parte dei paesi del Mediterraneo la professione di ingegnere è regolamentata, generalmente da un sistema ordinistico. Questo contraddice la tendenza, registrata negli ultimi anni in Italia, a liberalizzare al massimo le professioni, addirittura sopprimendo gli Ordini. Evidentemente, ancora si pensa che senza regole tutto rischia di diventare più complesso. Altro aspetto importante è che le professioni in Italia si sono dotate, a differenza di quasi tutti gli altri Paesi, di un significativo sistema di garanzie, ad esempio in relazione all'assicurazione professionale e alla formazione. Questo fa sì che il nostro paese, su questo terreno, abbia tutti i numeri per svolgere un ruolo centrale, diventando un riferimento per tutti gli altri paesi del Mediterraneo».

La ricerca, condotta in 21 paesi (Albania, Algeria, Cipro, Croazia, Egitto, Francia, Grecia, Israele, Italia, Libano, Libia, Malta, Marocco, Montenegro, Palestina, Portogallo, Siria, Slovenia, Spagna, Tunisia, Turchia), è il primo tentativo di sistematizzare e schematizzare le conoscenze sui principali aspetti che regolano la professione di ingegnere e rappresenta un passo iniziale del percorso di costruzione di un'area di scambio e riconoscimento delle qualifiche che potrà affiancarsi e integrarsi a quella già esistente all'interno dell'UE a seguito della direttiva 36/2005.

Un aspetto significativo è il pluralismo delle forme assunte nell'organizzazione della professione di ingegnere nei diversi Paesi considerati, tuttavia questa risulta strettamente regolamentata nella maggior parte dei paesi esaminati. Lo è parzialmente in Albania e Montenegro, ed è completamente libera in Algeria, Marocco, e Francia. Nei Paesi dove la professione è regolamentata prevale, quasi ovunque, il sistema ordinistico, che può assumere forma centralizzata o decentrata, ramificarsi o meno a livello settoriale, o presentare una struttura mista. Dunque, nella maggior parte dei Paesi si avverte ancora forte la necessità di preservare l'interesse generale alla sicurezza e all'incolumità pubblica, facendo prevalere modelli di regolamentazione della professione, nonostante le forti spinte liberalizzatrici provenienti da più parti.

Un secondo aspetto riguarda la pluralità dei percorsi formativi, che pur caratterizzati dalle peculiarità dei diversi contesti socio-culturali, presentano aspetti comuni in termini di durata, contenuti e aree di specializzazione. L'offerta formativa di corsi d'ingegneria pare essere in netta crescita, soprattutto nei paesi in cui si registra una forte domanda infrastrutturale e dove c'è la percezione diffusa che la formazione tecnologica risulti vincente per lo sviluppo del sistema economico e la creazione di lavoro.

Per quanto riguarda gli aspetti strettamente legati all'esercizio della professione, sono stati presi in considerazione i due istituti dell'obbligo di stipula di una polizza di responsabilità civile professionale e quello dell'aggiornamento professionale continuo.

L'obbligo di stipula di una polizza di responsabilità civile professionale è vigente solo in tre paesi (Italia, Malta e Siria) sui ventuno considerati. Da sottolineare, inoltre, il caso particolare del Portogallo in cui l'Ordine eroga un servizio di copertura assicurativa nei confronti dei propri iscritti. Allo stesso modo, l'obbligo di aggiornamento professionale continuo riguarda pochi paesi, tra i quali si possono annoverare Italia e Croazia.

In quasi tutti i paesi esaminati, pur non vigendo l'obbligo formativo, spesso l'aggiornamento professionale viene fatto dagli Ordini o dalle Associazioni di Ingegneri. La formazione continua infatti, segna il superamento della divisione tra il periodo della formazione impartita dalle università e quello successivo.

L'internazionalizzazione della professione d'ingegnere, conclude la ricerca, è un processo complesso e articolato che si sviluppa su diversi livelli: scambio degli studenti, riconoscimento dei titoli professionali abilitanti all'esercizio della professione in altri paesi e fruizione a livello internazionale dei corsi di formazione continua. •

Approfondimenti sulla 1st Conference or the Mediterranean Engineers

http://www.youtube.com/watch?v=tc4Utz_CpXc&index=3&list=PLFXrKKZgPatmWFPBvtR9RJSXz7lkchLls (Adel Al Adithi, President of FAE))

http://www.youtube.com/watch?v=D_ljcydaUL4&list=PLFXrKKZgPatmWFPBvtR9RJSXz7lkchLls&index=21 (Alejandro Marin, representative of Spain and President CLAIU)

<http://www.youtube.com/watch?v=aj8ZvbezvuY&index=14&list=PLFXrKKZgPatmWFPBvtR9RJSXz7lkchLls> (Marwan Abdelhamid, President of WFEO)

<http://www.youtube.com/watch?v=7fjQUGWZslw&list=PLFXrKKZgPatmWFPBvtR9RJSXz7lkchLls&index=10> (Vassilis Economopoulos Representative of ECCE and Technical Chamber of Greece)

http://www.youtube.com/watch?v=NIMEVCZ_Lqc&index=15&list=PLFXrKKZgPatmWFPBvtR9RJSXz7lkchLls (Leo Vincent President of RMEI)

Gli ingegneri Adel Al Hadithi, Fabio Bonfà e Nicola Monda
Sotto rappresentanti degli enti internazionali ed esteri



Ingegneri nel Mediterraneo cinque tavoli sull'ambiente

Tutela del paesaggio, energia, risorse idriche, cambiamenti climatici e rifiuti: a Lecce, durante la Prima Conferenza delle Organizzazioni degli Ingegneri del Mediterraneo, promossa dal CNI, grande spazio alle problematiche green con tavoli tecnici dedicati alle questioni più stringenti.

L'evento promosso dal Consiglio Nazionale degli Ingegneri in collaborazione con la WFEO (World Federation of Engineering Organizations) e la Consulta Regionale degli Ingegneri della Puglia ha visto la partecipazione di delegazioni di professionisti provenienti da tutti i Paesi dell'area mediterranea.

«È necessario che anche le professioni vadano adeguandosi alle trasformazioni di un mondo sempre più globalizzato – ha dichiarato Nicola Monda, Consigliere CNI e responsabile del Dipartimento Internazionalizzazione – soprattutto in un comparto centrale come quello dell'ambiente. Questo Congresso ha consentito ai Paesi partecipanti di confrontarsi su problemi comuni per individuare soluzioni condivise».

Centrale quindi la tematica ambientale con specifici tavoli di progettazione e ricerca, la maggior parte dei quali hanno trovato radice comune nella matrice della sostenibilità: dallo sviluppo energetico alla crescita di tecnologie innovative per la raccolta dei rifiuti e per la cura delle risorse idriche, dalla tutela del patrimonio culturale alla riduzione dei rischi infrastrutturali a seguito dei cambiamenti climatici.

La partecipazione ai tavoli tecnici dei Paesi intervenuti è stata stabilita sulle base delle problematiche relative a ciascun contesto. L'obiettivo è quello di utilizzare la cooperazione per superare i principali nodi ambientali che riguardano l'area. Determinante, a questo scopo, secondo il Consiglio nazionale degli Ingegneri, la messa in comune delle conoscenze e delle esperienze, anche nell'ambito della sostenibilità.

Un'iniziativa quella di Lecce che guarda soprattutto al futuro, per la costruzione di un linguaggio ingegneristico comune in grado di dimostrare come politiche di cooperazione economica, finanziaria, sociale, culturale tra i paesi meridionali dell'Europa e quelli settentrionali dell'Africa siano oggi necessarie per rendere l'area mediterranea uno spazio di pace, stabilità e prosperità. •

Gli Ingegneri entrano nel consiglio direttivo di UNI

Il CNI con la firma del protocollo d'intesa con UNI, che nell'assemblea del 29 aprile scorso lo ha portato a essere uno dei tre grandi soci dell'Ente Italiano di Normazione, ha ottenuto un importante riconoscimento con l'elezione del proprio vice Presidente Vicario Fabio Bonfà all'interno del Consiglio Direttivo. Secondo il Presidente del CNI, Armando Zambrano: «Si tratta di un risultato importante, che conferma il nostro impegno per lo sviluppo dell'Ente e la modernizzazione del Paese». «Noi ingegneri – ha commentato Fabio Bonfà – su questo organismo crediamo molto e vogliamo dare un contributo a un continuo rinnovamento e rafforzarlo, per renderlo ancora più importante per questo Paese». •

Assemblea Parlamentare del Mediterraneo

www.pam.int

Il Mediterraneo possiede un patrimonio regionale unico che merita di essere protetto e gestito in modo tale da rafforzare la cooperazione e promuovere la fiducia tra gli Stati litoranei. Pertanto, la necessità di armonizzare il ventaglio d'influenze culturali della regione deve essere un processo continuo

Viviamo in un'era di continui cambiamenti portati dal veloce miglioramento nel campo della comunicazione e della tecnologia informatica, che hanno crescentemente incentivato la globalizzazione. Il cambiamento è inevitabile, ma dovrà venire dal di dentro in maniera preparata e ponderata, altrimenti continuerà a dipendere da forze e influenze esterne che determinano la vita quotidiana dei cittadini. A livello regionale l'obiettivo dovrà essere quello di affrontare la sfida del cambiamento in maniera progressiva, sostenendo in tal modo gli sforzi per una più stretta collaborazione.

Con questa premessa fu istituita, nel 2006, l'Assemblea Parlamentare del Mediterraneo (APM), a seguito del processo, iniziato alla fine degli anni 80 e noto sotto il nome di Conferenza sulla Sicurezza e la Cooperazione nel Mediterraneo (CSCM), che era nato nell'ambito dell'Unione Interparlamentare (IPU). Nei 15 anni di esistenza della CSCM, si sono tenute una serie di conferenze tematiche su argomenti specifici all'area mediterranea. Così, nel 2004, dopo una vivace discussione a Santiago del Cile sul futuro della CSCM, i Presidenti di tutti i parlamenti nazionali mediterranei presero la decisione di creare un'organizzazione parlamentare regionale dedicata esclusivamente al Mediterraneo e ai suoi paesi litoranei.

Tale decisione è stata formalizzata in occasione della quarta conferenza inter-parlamentare della CSCM, svoltasi a Nafplio, in Grecia il 6-7 febbraio 2005. Nella dichiarazione finale di quella conferenza, emerge la volontà di conferire maggiore spessore alla diplomazia parlamentare nella regione mediterranea, attraverso la creazione di un forum parlamentare indipendente.

Oggi l'APM è lo strumento per la Diplomazia Parlamentare della regione che va dalla Mauritania al Portogallo, via Gerusalemme, e opera tramite tre Commissioni Permanenti che si dedicano, rispettivamente, alla Cooperazione Politica e alla Sicurezza (Terrorismo, Disarmo, Criminalità organizzata), Cooperazione Economica, Sociale e Ambientale (Commercio Estero, Investimenti, Energia, Fonti rinnovabili, Risorse idriche, Cambiamento climatico) e Dialogo tra le Civiltà e i Diritti Umani (Parità di Genere, Migrazioni, Condizione e ruolo della donna).

L'Assemblea Parlamentare del Mediterraneo è un'Organizzazione internazionale composta dai Parlamenti nazionali dei 28 Stati membri, con il compito principale di raggiungere gli obiettivi di sicurezza, prosperità, democrazia e pace nella regione del Mediterraneo. Essa si riunisce in Sessione Plenaria a cadenza annuale. In tale occasione vengono adottati rapporti e risoluzioni, frutto del lavoro dei nostri delegati nel corso dell'anno. Un punto di forza dell'APM è il suo carattere ugualitario. Tutti gli Stati membri, infatti, hanno lo stesso peso rappresentativo e lo stesso numero di voti. Anche la Presidenza viene assegnata, a rotazione, a un rappresentante della sponda meridionale e a uno di quella settentrionale (per il triennio 2012-2015, la Presidenza è italiana, nelle vesti del Sen. Francesco Maria Amoroso).

L'APM ha una struttura flessibile: a fianco delle tre Commissioni Permanenti, infatti, all'occorrenza può istituire delle Commissioni *Ad Hoc* o Gruppi di Lavoro Speciali per affrontare temi particolari (Medio Oriente, Economia, Commercio, Terrorismo, Cambiamento del Clima, Gestione integrata delle risorse, Energia, Parità di Genere), consentendo ai propri delegati di poter affrontare in maniera più approfondita e dettagliata i temi particolarmente critici.

Il lavoro condotto finora dall'APM è stato riconosciuto appieno dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, che nel 2009 ha concesso all'APM lo Status di Osservatore Permanente. Il conseguimento di un tale riconoscimento è motivo di orgoglio ma, allo stesso tempo, implica una maggiore responsabilità per la nostra Assemblea.

Questo elemento rafforza ulteriormente la posizione dell'APM nell'ambito delle azioni intraprese da altri Parlamenti internazionali (Assemblea Parlamentare dell'Unione per il Mediterraneo, Unione Inter-Parlamentare, Consiglio d'Europa, NATO, Regione del Mar Nero, Unione Interparlamentare Araba, Unione del Maghreb Arabo), Governi extra-mediterranei e altre Istituzioni Internazionali (ONU, Banca Mondiale, Organizzazione Mondiale per il Commercio) che hanno un interesse o ruolo diretto nella nostra regione.

Obiettivo principale dell'APM è la cooperazione politica, economica e sociale nei paesi del Mediterraneo, quale base per trovare soluzioni comuni alle problematiche della regione, e così garantire pace e prosperità durature per tutti i popoli del Mediterraneo.

L'APM è uno strumento d'eccellenza di diplomazia parlamentare regionale.

Per comprendere al meglio la «diplomazia parlamentare», bisogna pensare all'insieme d'attività che ogni parlamento nazionale, sia come entità collettiva che come iniziative di singoli parlamentari, conduce nell'ambito delle proprie relazioni con parlamenti nazionali di altre nazioni, o con i cosiddetti «parlamenti internazionali».

Il rapido processo di globalizzazione, che caratterizza la nostra era, ha determinato uno sviluppo delle attività parlamentari rivolte verso l'estero, specialmente nel corso delle ultime legislature. Questo nuovo ruolo dei parlamentari è portato avanti con crescente interesse anche in seno alle organizzazioni regionali, quali la NATO, la Lega Araba e l'Organizzazione della Conferenza Islamica o mediante relazioni e accordi bilaterali.

La consapevolezza della necessità di un dialogo e di un confronto più ampi, che coinvolgano una pluralità di attori che condividono le stesse preoccupazioni e gli stessi interessi, porta al tentativo di unire elementi diversi, ma simili fra loro per raggiungere un obiettivo comune. Le assemblee parlamentari internazionali rappresentano un forum unico nel loro genere, che garantisce spesso dei risultati concreti quando la diplomazia tradizionale riscontra delle difficoltà contingenti.

Ne sono un chiaro esempio il conflitto Arabo-Israeliano, l'immigrazione clandestina, il terrorismo internazionale, che hanno una natura talmente ampia da necessitare, per essere fronteggiati, di una soluzione condivisa e applicata armonicamente da tutti i paesi interessati. In questo ambito, le organizzazioni internazionali che si avvalgono dello strumento della diplomazia parlamentare rappresentano una piattaforma ideale, per i rappresentanti dei cittadini, nella quale confrontarsi e trovare proposte concrete e condivise per la soluzione di problematiche comuni ai paesi membri. Spesso i parlamenti riescono, dove i governi non possono.

I rapporti tra le delegazioni parlamentari e rappresentanti di governi stranieri o funzionari di organizzazioni internazionali favoriscono la cosiddetta *confidence building*, migliorando spesso l'impatto delle politiche promosse dai governi stessi, in ambito nazionale e internazionale. Basti pensare che l'Assemblea Parlamentare del Mediterraneo rappresenta l'unica piattaforma politica attorno alla quale si incontrano regolarmente, e non hanno mai smesso di farlo, israeliani, palestinesi, libanesi, siriani, egiziani, libici, algerini, marocchini, turchi, greco-ciprioti, albanesi e serbi, per dare un esempio della nostra regione.

A seguito dei risultati conseguiti da queste forme di dialogo e di ampio confronto, i temi affrontati nei parlamenti internazionali si sono estesi ad aree che prima erano considerate prettamente di competenza statale.

Durante gli ultimi mesi, l'APM ha monitorato attentamente l'evolversi degli eventi, anche attraverso missioni di delegazioni di alto livello nei paesi che hanno vissuto o che stanno vivendo forti cambiamenti su diversi fronti da quelli politici a quelli economici. L'APM è pienamente coinvolta, in questo delicato momento, grazie alle sue eccellenti relazioni con le Nazioni Unite e con la Lega Araba, a collaborare alle attività di mediazione nella regione. Come accennato in precedenza, l'Assemblea svolge le sue funzioni principalmente attraverso le tre commissioni permanenti.

Il lavoro della Prima Commissione Permanente (cooperazione politica e di sicurezza), si concentra sulla situazione politica in Medio Oriente, il conflitto Israelo-Palestinese, la Siria, la Libia e la cooperazione politica fra i Parlamenti nazionali. Nel mese di Aprile 2014, infatti, una delegazione di alto livello dell'APM, come follow-up delle missioni di Quito, Damasco, Beirut, Amman, Ramallah e Gerusalemme, si è recata a Mosca, dove ha incontrato rappresentanti della Duma, del Ministero degli Affari Esteri e del Consiglio per gli Affari Internazionali allo scopo di trovare soluzioni per le controverse situazioni politiche in corso nel Mediterraneo, con particolare enfasi sulla Siria. E' proprio su questa ultima che l'APM ha concentrato la maggior parte delle sue energie, riaprendo il dialogo fra Assad e gli Stati confinanti, vigilando sulla situazione dei rifugiati e analizzando, insieme all'ONU, la Russia, gli Stati Uniti e l'Unione Europea, le possibili soluzioni al conflitto.

Inoltre, l'APM, in quanto responsabile della dimensione parla-

mentare del Dialogo 5+5, ha organizzato una importante riunione a Lisbona, che ha visto una larga partecipazione di delegazioni parlamentari provenienti da tutto il Mediterraneo. Infine, su richiesta della Libia, la Prima Commissione Permanente sta preparando una missione a Tripoli, per incontrare e assistere l'Assemblea Costituente nel processo di transizione democratica.

La Seconda Commissione Permanente (cooperazione sociale, economica e ambientale), svolge le sue attività attraverso il Comitato sul commercio e gli investimenti nel Mediterraneo (PAM Panel on trade and investments in the Mediterranean). Il Panel fu lanciato a Lisbona, il 27-28 maggio 2010, durante una conferenza speciale organizzata dal Parlamento portoghese, su richiesta di diverse delegazioni nazionali, che chiedevano all'APM un impegno maggiore per la cooperazione economica nella regione.

L'obiettivo del PAM Panel è di raccogliere, attorno allo stesso tavolo, parlamentari e rappresentanti del settore economico e finanziario (principalmente agenzie d'investimenti e promozione, camere di commercio, istituzioni finanziarie, enti governativi e agenzie, imprese e associazioni di consumatori e organizzazioni internazionali), al fine di valutare, promuovere e sostenere le misure necessarie per contribuire al progresso economico e lo sviluppo sostenibile, anche attraverso l'azione legislativa. Il gruppo di esperti dell'APM agisce come un gruppo globale e multidisciplinare con lo scopo di affrontare le sfide comuni, individuare gli ostacoli e proponendo azioni concrete per la promozione e il sostegno del commercio e degli investimenti di questa regione, con, tra gli altri, i seguenti obiettivi:

- Stimolare gli scambi nell'area mediterranea e sostenere la creazione di una Mediterranean Free Trade Zone
- Sostenere le attività delle PMI
- Facilitare gli investimenti e l'accesso ai finanziamenti
- Promuovere la creazione di posti di lavoro

Nel mese di maggio 2014, la Seconda Commissione Permanente ha organizzato, insieme a Confindustria, un'importante conferenza a Caserta (NA), per affrontare un tema alquanto delicato: la gestione dei rifiuti, la raccolta, il riciclaggio e il riutilizzo degli stessi. Il tema di grande attualità, è stato affrontato da un punto di vista internazionalistico, al fine di allineare le politiche nazionali e gestire il problema nel migliore dei modi possibili.

Infine, la Terza Commissione Permanente, che si occupa di dialogo fra le civiltà e diritti dell'uomo. L'Assemblea Parlamentare del Mediterraneo è da sempre profondamente impegnata nella difesa dei diritti dell'uomo, e svolge questa funzione attraverso la sua terza Commissione. Nel mese di Aprile 2014, ad Antalya (Turchia), è stata organizzata una Conferenza internazionale con la partecipazione di delegazioni parlamentari provenienti dagli stati del Mediterraneo, esperti del mondo universitario e delle grandi Organizzazioni Internazionali oltre a diplomatici direttamente impegnati in missioni sul campo, per affrontare insieme e trovare soluzioni efficienti e immediate alla difficile situazione della protezione dei diritti umani, in particolare nelle zone affette da scontri armati.

La costruzione di un Mediterraneo prospero e pacifico, coinvolge inevitabilmente le generazioni future. Ecco perché l'APM dedica molte energie e attenzioni al mondo universitario. Sono in corso i preparativi per un grande evento previsto a metà dicembre 2014, che sarà ospitato dall'Università di Catania.

Durante la Conferenza, in cui sono previste le partecipazioni di delegazioni provenienti dalle maggiori università del Mediterraneo, dai Parlamenti nazionali e dal mondo imprenditoriale, verrà creata la base per un nuovo progetto, in grado di associare questi settori fra loro. E' anche prevista la presenza dell'ordine degli ingegneri, avvocati, politologi, medici, architetti; l'obiettivo sarà quello di creare un sistema di networking in grado di rispondere alle sfide moderne del mondo universitario, imprenditoriale e della ricerca, con la sensibilizzazione e informazione delle istituzioni legislative necessarie al raggiungimento di un successo comune.

L'APM continua a svolgere le sue funzioni con grande professionalità, impegno e costanza, per il perseguimento del fine comune: far tornare il bacino del Mediterraneo al suo antico splendore. •

Dal Mediterraneo l'alternativa al declino europeo

Francesco Attaguile

**... mentre le aspettative
a sud sono grandi come le
potenzialità, le risposte che
si preparano da parte
europea sono sproporziona-
tamente inadeguate**

L'Europa è all'inizio di un declino e rifiuta di capire i cambiamenti, di seguirne i ritmi, per adeguare i suoi comportamenti alle situazioni nuove.

I cittadini europei inviano dovunque chiare indicazioni elettorali di discontinuità, da troppo tempo si aspetta una politica estera europea, meno timida ed evanescente di quella intravista finora.

Presto i Paesi nuovi protagonisti – Cina, Brasile, India, Russia, Turchia, Sud Africa, Indonesia ecc. – supereranno la ricchezza prodotta dai vecchi G7, mentre tra qualche anno fra i G20 (!) non siederà più nessuno dei singoli paesi europei.

Malgrado la crisi dell'economia finanziarizzata, sempre più persone nel mondo escono dall'area della povertà e raggiungono livelli di vita finora riservati a una ristretta cerchia di umanità.

Il Mediterraneo è ancora al centro di questo nuovo divario, il confine fra chi cresce a ritmi sostenuti e chi stagna o regredisce. Occorre fare una scelta di campo e di modello.

Se si persisterà nel dare continuità sostanziale ai fattori della crisi, se l'Europa sosterrà ancora la speculazione invece della crescita, se si assoggetterà ai poteri incontrollabili della finanza senza confini, allora sarà rifiutata come modello dalla nuova realtà mediterranea, fatta ancora di persone, associazioni, comunità locali, entità culturali, economiche e sociali autonome, università, imprese, partiti, sindacati etc.

Se invece ripartirà dal territorio, dalla ricchezza delle diversità, dal grande giacimento di valori culturali ed umani, dalla dinamicità delle imprese piccole e medie, dalla creatività delle università e degli artigiani, dalla voglia di progredire dei giovani - tutti fattori prevalentemente presenti nel Mediterraneo - l'Europa sarà ancora il perno su cui far ruotare lo sviluppo, non solo economico, ma anche democratico e civile, culturale ed umano, dell'intero mondo globalizzato.

Lo stesso ragionamento vale per l'Italia.

Sarà il momento della verità per vedere se l'Europa e i Paesi membri, soprattutto i mediterranei, hanno capito la lezione della crisi o se invece intendono perseverare, costringendo chi non vuole esserne ulteriormente colpito senza averne colpa a prendere le distanze, a guardare altrove per non essere escluso dallo sviluppo che caratterizza ormai il resto del mondo.

Queste sono le possibili alternative al declino dell'Europa, al dilagare selvaggio dei poteri incontrollabili, al corrispondente ed opposto arroccamento negli estremismi fondamentalisti ed alla distruzione delle democrazie, sia quelle solo apparentemente consolidate della sponda nord, sia quelle nascenti della riva sud.

Temiamo che mentre le aspettative a sud sono grandi come le potenzialità, le risposte che si preparano da parte europea sono sproporzionatamente inadeguate.

L'Europa deve scegliere se andare loro incontro con un grande piano di sviluppo ed accompagnare l'autonomo cammino di consolidamento delle democrazie e delle economie di quei paesi, così vicini ed affini da essere parte di noi stessi, oppure se intende riproporre la scorciatoia dei rapporti bilaterali solo fra Governi, dei soliti grandi affari con le solite grandi imprese, riprendendo il metodo sostanzialmente neocolonialista praticato a lungo attraverso le dittature abbattute.

Esiste invece l'alternativa vera e reale della rete dei partenariati diffusi, che ammontano già a migliaia e che possono costituire, se adeguatamente alimentati e supportati, la base solida e la radice profonda su cui far sorgere una nuova politica euromediterranea, dopo il definitivo fallimento del vecchio metodo e del pur volenteroso tentativo di Barcellona 1995.

Anche l'Unione per il Mediterraneo (UPM), invece che seppellita insieme al ricordo di Sarkozy, può essere rianimata dal basso, riempita di questi contenuti e affidata a una Macroregione, con tutti intorno allo stesso tavolo per programmare e ragionare insieme, finalmente, in *mediterraneo*.

Se questo non dovesse avvenire, allora addio *Mare Nostrum*: altri legami si stanno allacciando sempre più strettamente fra chi ormai orienta lo sviluppo del mondo e l'Africa che, da Nord a Sud, si accinge a raggiungere i portentosi ritmi di sviluppo registrati nell'ultimo decennio in Oriente e in Sud America.

L'Europa si trova a un bivio, dopo il campanello tutto interno dell'euroscetticismo elettorale crescente.

La Turchia sta già scegliendo la via mediterranea, rinunciando al contrastato sogno europeo.

L'alternativa al declino ora è affidata all'Italia, che dal 1° luglio gestirà un semestre di presidenza mediterranea dell'UE, ma anche ai nuovi parlamentari europei, forti di una legittimazione democratica che non ha la Commissione e dei loro recenti poteri di co-decisione, ma soprattutto agli Stati membri mediterranei, se si sveglieranno dal loro torpore.

L'obiettivo deve essere quello di proporre un *modello mediterraneo* di vita, di cultura e di sviluppo, fondato sui valori portanti delle società sane: persona, famiglia, comunità locale ed economia legata al territorio, al posto di quello che è prevalso finora. •

Mobilità e Sicurezza nel Mediterraneo

Massimo Guarascio

Mare Nostrum, la definizione del Mare Mediterraneo data da Giulio Cesare più di 2000 anni fa, sembra ancora oggi di attualità. Evidentemente, però, il senso non può essere lo stesso. The Mediterranean is our land è una bella definizione dei nostri giorni, nella lingua della globalizzazione, che evoca il Mediterraneo come bene comune di tutti i popoli che vivono, producono, sognano e soffrono sui territori che circondano il nostro mare

Mobilità è possibilità/capacità di movimento di «persone e merci». Sicurezza è la probabilità che la prestazione della Mobilità avvenga senza ritardi e senza incidenti con conseguenze per le persone e i beni.

Due scenari opposti:

- Mobilità con Sicurezza
- Mobilità senza Sicurezza.

Mobilità è un servizio/prodotto di tipo prestazionale che può generare valore aggiunto. Tale valore aggiunto, va visto in modo comparativo tra sistemi di gestione alternativi della Mobilità: può essere positivo o negativo.

La Sicurezza è una caratteristica costitutiva fondamentale che identifica il livello di qualità del Sistema di Gestione della Mobilità.

La Sicurezza è il risultato della coesistenza interattiva di idee organizzative, tecnologie di base, tecnologie high-tech, procedure e prestazioni individuali.

Il tema diventa più complesso quando ci si riferisce ad un ambito come quello del Mediterraneo e dei paesi costieri circum-mediterranei dove la mobilità assume carattere costitutivo di intermodalità, intersettorialità e internazionalità.

La Rete delle Scuole di Ingegneria del Mediterraneo RMEI ha sviluppato un progetto di ricerca denominato MedTracking, supportato dall'Associazione delle Camere di Commercio dei paesi del Mediterraneo, che ha visto la collaborazione attiva di Uffici delle Dogane, centri studi delle Camere di Commercio, Autorità Portuali, Associazioni degli Spedizionieri, fornitori di servizi ed attrezzature e, ovviamente, delle Università di tutti i paesi mediterranei associati alla rete.

L'obiettivo del progetto MedTracking era di disegnare i futuri scenari identificando la capacità concettuale e tecnologica di caratterizzare, tracciare e controllare tutti i componenti sensibili di un Sistema di Mobilità intermodale, intersettoriale, internazionale.

Un semplice sguardo alla fisiografia del Mediterraneo (vedi figura), suggerisce l'idea della continuità del trasporto tra Africa ed Europa nel suo asse centrale che vede la Penisola italiana, la Sicilia e il Capo Bon della Tunisia l'allineamento naturale del corridoio euro-africano.

La condizione di continuità di tale «corridoio di mobilità strategica» fornisce i presupposti per realizzare una Sicurezza continua e strategica su tutto il Mediterraneo.



La necessità di una condivisione internazionale di responsabilità tra i soggetti coinvolti nella realizzazione e gestione dell'opera chiarisce l'accezione attualizzata del concetto di *Mare Nostrum*.

La coraggiosa concezione e realizzazione di uno scavo nel deserto egiziano di oltre 160 km, oppure di lunghi tunnel sotto le Alpi testimoniano, già da due secoli, la volontà dei popoli di dominare la fisiografia per offrire ai cittadini europei e mediterranei un'interconnessione continua dei Sistemi di Mobilità e Trasporto internazionale.

Considerando la globalizzazione e i livelli professionali e tecnologici attuali, il progetto del corridoio centrale euro-africano è quasi un obbligo e una necessità imperativa per i paesi mediterranei.

La sicurezza dell'Opera e dei Sistemi di Mobilità include l'utilità sociale e, ovviamente, nazionale e sovranazionale e anche una naturale soluzione all'odierna emergenza di incontrollata mobilità migratoria per la quale si è ritenuto di dover usare, ancora una volta, la definizione di *Mare Nostrum*. •

Infrastrutturazione del Mezzogiorno

Giovanni Mollica



1



2



3

La globalizzazione

Con buona pace delle teorie economiche di prossimità, appare molto improbabile che il fenomeno mondiale della globalizzazione si attenni nei prossimi decenni.

È ampiamente dimostrato, infatti, che i modelli derivanti dall'economia di prossimità, tanto cara agli Ambientalisti occidentali, sono applicabili solo a una piccolissima frazione della popolazione mondiale, in particolare quella più ricca. Della globalizzazione, pur con tutti i suoi limiti e inconvenienti, non si può oggi fare a meno, pena un tragico peggioramento delle condizioni di buona parte della popolazione mondiale, a cominciare da quella dei Paesi in via di sviluppo. Poiché l'efficacia dell'azione di un Governo si misura anche dalla sua capacità di mettere a disposizione del maggior numero possibile di cittadini il maggior numero possibile di prodotti, al prezzo più favorevole, non si può non convenire che una politica lungimirante deve inserire tra le sue priorità il tema del trasporto mediante la creazione di una rete infrastrutturale in grado di rendere rapidi, economici e ambientalmente compatibili gli spostamenti delle merci.

Un tema del quale si sta occupando ormai da molti anni la stessa Unione europea che ha individuato 9 corridoi principali (Reti TEN-T = Trans-European Transport Network) per i quali ha stanziato 26,3 miliardi di euro per il periodo 2014-2020. Una rete di 15 mila km di ferrovia ad Alta Velocità – in parte già realizzati dalle Nazioni più previdenti – che metteranno in comunicazione tra loro 94 scali marittimi e 38 aeroporti, formando la così detta Core Network (Rete Principale), da completare entro il 2030.

Dei 9 Corridoi principali, 2 saranno sull'asse Nord-Sud, 3 sulla direttrice Est-Ovest e 4 taglieranno in diagonale il continente.

I Paesi che non si adegueranno rapidamente a questa nuova visione non resteranno certo esclusi dalla disponibilità di prodotti di ogni tipo, ma li pagheranno a prezzi più alti, non godranno di finanziamenti comunitari e, soprattutto, non avranno modo di gestire quote della ricchezza prodotta durante la fase di distribuzione delle merci. Ciò assume particolare rilevanza per l'Italia che – in base a evidenti considerazioni storico-geografiche e alla constatazione che ben 4 dei 9 Corridoi la riguardano direttamente –, appare vocata a occupare il ruolo di canale trasportistico naturale tra diversi Paesi e diversi continenti.

La nuova centralità del Mediterraneo e il ruolo dell'Italia

Tra le conseguenze pratiche dei cambiamenti indotti dall'economia globalizzata assume un ruolo fondamentale la ritrovata centralità del Mediterraneo, divenuto ancora una volta crocevia dei traffici mercantili tra l'Europa e il Far East (attraverso Suez), l'Africa, il Medio Oriente, la Russia e le Repubbliche russe (attraverso il Bosforo e lo stretto dei Dardanelli). Non è un caso che, tra i Paesi che hanno meno sofferto per le ripetute crisi economiche mondiali, figurino proprio quelli che hanno saputo sviluppare un'efficienza superiore agli altri nel settore della Logistica integrata, la complessa scienza – perché di vere Scienza e Tecnologia applicate si tratta – sviluppatasi per la gestione ottimale dei grandi flussi mercantili containerizzati che hanno rivoluzionato il mondo del trasporto merci negli ultimi vent'anni.

A tutt'oggi, i vincitori della sfida della Logistica europea sono i Paesi del Northern Belt (Germania, Belgio e Olanda), nei cui scali del Mare del Nord si è venuta a creare – con un assurdo geografico – la vera piattaforma logistica mediterranea. L'Italia è in grave ritardo nel processo di modernizzazione infrastrutturale che costituisce la base di una rete trasportistica efficiente, soprattutto per quanto riguarda i due settori che l'Ue ha individuato come fondamentali ai fini della riduzione dell'inquinamento ambientale e di una migliore gestione della rete: l'aumento della quota di merci trasportate su ferro e un maggiore utilizzo degli scali che si affacciano sul Mediterraneo. È paradossale che oltre il 60% delle merci che arrivano a Milano, provenienti dal Far East, passi prima per gli scali di Rotterdam, Amburgo, Anversa, Brema e Le Havre, arricchendosi – durante un percorso di alcune migliaia di miglia e di molti giorni più lungo del necessario – di un valore aggiunto che va a beneficio dei Paesi attraversati.

In ragione di questo valore aggiunto la Supply Chain (Catena di approvvigionamento e distribuzione delle merci) viene anche denomi-

nata *Value Chain* (Catena lungo la quale il valore delle merci cresce).

Tale innaturale itinerario assegna un sensibile vantaggio all'industria di trasformazione tedesca, in quanto le consente minori tempi e costi di approvvigionamento di materie prime e semilavorati – e di consegna di prodotti finiti – nella competizione con la nostra PMI manifatturiera, penalizzata dalla maggiore distanza tra le aree nelle quali è situata e i porti di arrivo e di partenza delle merci. Ma la prevalenza dei porti del Nord ha ulteriori conseguenze per l'economia di quei Paesi: l'ampliamento della Ue, la caduta delle barriere doganali, l'adozione della moneta unica e la crescita economica dei Paesi periferici hanno causato la centralizzazione delle operazioni legate alla manifattura e alla distribuzione, con rilevanti economie di scala.

Sono così nati gli European Distribution Centre (EDC, Centri di Distribuzione Europea) dove le varie aziende concentrano le merci importate, per poi smistarle nella rete dei magazzini secondari. L'ubicazione degli EDC è stabilita in base alla posizione baricentrica che essi devono occupare tra gli scali di arrivo delle merci e i principali depositi periferici. La Samsung, il gigante coreano dell'elettronica, ad esempio, ha investito 20 milioni di dollari nell'EDC realizzato a Breda (Olanda), molto vicino a Rotterdam, porto di arrivo dei suoi prodotti, occupando un'area di 15.000 mq e 120 persone. Proprio in base all'ottimizzazione dei percorsi di distribuzione Duisburg è rapidamente diventata il più grande centro di smistamento d'Europa e la Logistica legata al porto di Anversa (Belgio) occupa in maniera diretta e indiretta ben 180 mila persone.

Non è azzardato ipotizzare che il potenziamento degli scali del Mezzogiorno, oltre agli immediati benefici occupazionali legati alle attività portuali propriamente dette e a una drastica riduzione dell'inquinamento, indurrebbe le grandi *Corporation* a spostare i loro EDC al di sotto della catena alpina, in una posizione strategica rispetto ai ricchi mercati dell'Europa centrale. Con consistenti benefici per l'economia delle regioni settentrionali.

Estendendo queste argomentazioni agli innumerevoli grandi produttori extraeuropei che riempiono il nostro continente con i loro prodotti ci si rende conto di quali straordinarie positive conseguenze possano derivare da una ritrovata competitività della rete logistica meridionale. Se in Germania la Logistica integrata e le attività legate ai porti impiegano 2,6 milioni di addetti, la creazione di un sistema portuale italiano moderno, assistito da una rete trasportistica adeguata, appare in grado di raddoppiare facilmente il milione di posti di lavoro oggi esistenti nel settore.

Naturalmente, la scelta degli operatori del trasporto di privilegiare gli scali del Mare del Nord non deriva da affinità elettive ma dalla semplice constatazione che i tempi e i costi aggiuntivi sostenuti allungando le rotte da Gioia Tauro a Rotterdam e ad Amburgo sono ampiamente compensati dalla maggiore efficienza di quegli scali nelle operazioni portuali e di consegna delle merci ai destinatari finali.

La convenienza di uno scalo, infatti, non è determinata solo dal numero di giorni di navigazione (*port-to-port transit time*), ma dal *door-to-door transit time*, cioè dal totale dei giorni che trascorrono dall'imbarco delle merci alla consegna al destinatario ed è proprio nel segmento finale della catena Logistica che gli scali del Mezzogiorno si mostrano assolutamente carenti. In altre parole, perdiamo il vantaggio concesso da Madre Natura a causa di carenze infrastrutturali e organizzative.



4



Galleria di Casalecchio (100.000 mq) imbrecco Sud

© Mito Blu

5



La trasformazione dei porti

Per comprendere meglio in cosa consistano tali carenze, è necessario rendersi conto che la crescita della domanda di trasporto marittimo ha indotto gli operatori portuali a occupare vaste aree adiacenti ai porti (retroporto o inland terminal), dove insediare i servizi accessori all'attività portuale vera e propria, anche al fine di adeguarsi al gigantismo crescente delle navi portacontainer.

Prendendo ad esempio Gioia Tauro (figura 4) – unico porto del nostro Meridione attrezzato per l'attracco delle navi portacontainer di ultima generazione e unanimemente considerato tra i migliori scali del Mediterraneo –, non si può fare a meno di chiedersi a cosa serva guadagnare 5 o 6 giorni di navigazione rispetto ad Anversa e avere la disponibilità di amplissime aree adiacenti al porto se il collegamento con la rete ferroviaria è difficoltoso, le FFSS mettono a disposizione un solo convoglio alla settimana, i raggi di curvatura dei binari e le sagome di alcune gallerie della linea a nord della cittadina calabrese sono inadatti al trasporto dei moderni container da 40'.

Ecco come uno scalo dalle straordinarie potenzialità, a causa di carenze infrastrutturali facilmente risolvibili, vede ridotto il proprio ruolo a scalo di *transhipment* (porto di scambio dove i container vengono sbarcati dalle grandi navi *madri* e subito ricaricati su, più piccole, navi *feeder*, senza essere aperti e sdoganati), con la conseguenza di godere di introiti molto limitati e finire surclassato dai ridottissimi costi di gestione dei competitor nordafricani, quali TangerMed, Port Said, Damietta e altri.

Ogni porto, purché ubicato in posizione strategica rispetto alle rotte delle grandi navi e dotato di fondali, attrezzature e spazi idonei, ambisce al ruolo di *gateway* (porto nel quale le merci scaricate proseguono verso le destinazioni finali via terra, su ferro, gomma, fiume ecc.).

La trasformazione da *transhipment* in *gateway* impone però una serie di condizioni che coinvolgono l'economia del territorio circostante: ampie aree adiacenti al porto, vicinanza e facile accesso alla rete ferroviaria e autostradale così da assicurare rapidi collegamenti con i grandi insediamenti EDC e le aziende di trasformazione. Con la precisazione che, mentre spazi, infrastrutture e assi viari sono un prerequisito, la nascita delle attività commerciali e produttive a essi collegate è subordinata alla capacità delle amministrazioni locali di favorire l'insediamento di nuove aziende.

Il porto di Rotterdam (figura 6) si trova certamente in una posizione ottimale, ma non avrebbe mai raggiunto una movimentazione di 11 milioni di container (più di tutti i porti italiani messi insieme) e sviluppato i 63 km di banchine senza che la politica locale e quella nazionale – forse perché forti dell'antica tradizione anseatica – non avessero creato le condizioni idonee a favorire gli insediamenti industriali e le attività legate alla Logistica che oggi contribuiscono in misura rilevante al PIL olandese.

Il finanziamento delle infrastrutture e delle attrezzature indispensabili al buon funzionamento di un *gateway* rappresenta, per altro, un ottimo investimento, dal punto di vista economico come da quello sociale: il moltiplicatore del reddito è pari a 2,37 (fatto 100 l'investimento o la domanda aggiuntiva di nuovi servizi, la ricchezza complessiva generata per il Paese è pari a 237) mentre

quello di occupazione è 1,73 in quanto, ogni 100 nuovi posti di lavoro nel settore logistico-portuale si attivano altre 173 nuove unità lavorative.

Tornando al caso di Gioia Tauro – che, ripetiamo, ha un'ottima posizione e ampi spazi circostanti –, diviene facile immaginare cosa significherebbe per la Calabria la sua trasformazione in *gateway* o, meglio ancora, in *continental gate* (porta di accesso delle merci all'intero continente) mediante una serie di semplici e relativamente poco costosi interventi. Ai quali vanno però affiancate ben precise direttive da impartire alle FFSS, la cui politica ha fino ad oggi, di fatto, fortemente ostacolato la crescita dello scalo calabrese.

Teniamo a sottolineare che consideriamo prive di senso le rituali obiezioni sulla presenza della malavita organizzata: uno Stato che intende combattere seriamente questa guerra ha tutti gli strumenti per vincerla. Se la vuole veramente vincere.

Un *gateway* richiede anche un'organizzazione molto più complessa di un *transhipment* a causa della molteplicità di funzioni da assolvere. In conseguenza, offre un numero nettamente superiore di posti di lavoro ad alta professionalità – strumento straordinariamente efficace per scardinare i condizionamenti mafiosi – proprio perché una parte rilevante del valore aggiunto connesso alla fase distributiva si concretizza dopo il termine delle operazioni di scarico e fino alla consegna al consumatore finale.

Ancora maggiore è l'incremento di valore qualora l'importazione riguardi materie prime e semilavorati che, prima di essere immessi sul mercato, vanno assemblati – è il caso dell'industria manifatturiera tedesca – o trasformati in modo più radicale, come viene fatto grazie all'inventiva della nostra PMI.

Purtroppo, a determinare il successo di uno scalo interviene un ulteriore fattore: la rapidità nel disbrigo delle procedure burocratiche. L'efficienza del processo di sdoganamento, la capacità di instradare le spedizioni in tempi contenuti, di seguirne il percorso (*tracing and tracking*) e la puntualità nella consegna costituiscono parametri che giocano nelle scelte degli scali quanto e più dell'ubicazione geografica degli stessi.

Le economie ottenute risparmiando qualche giorno di navigazione possono essere vanificate dalle inefficienze della burocrazia. I porti spagnoli e francesi – per non parlare di quelli del Mare del Nord – operano con tempi medi di esportazione delle merci di 6-8 giorni inferiore a quelli italiani.

Concentrare la propria attenzione sulle caratteristiche fisico-geografiche di un porto per valutarne la competitività non rispecchia l'essenza dei problemi connessi alla *supply chain*.

I porti non possono essere avulsi dal contesto complessivo nel quale sono inseriti: la captazione dei flussi mercantili può avere successo solo mediante la valutazione dell'intero sistema di trasporto delle merci, di cui quello scalo rappresenta solo un nodo (*supply chain oriented approach*). I porti vincenti saranno quelli in grado di minimizzare la sommatoria complessiva dei costi navali, portuali e retroportuali. La scelta di un itinerario anziché di un altro è una funzione dei costi complessivi della rete e dei servizi offerti.





9

La soluzione della questione meridionale, risultato complementare alla crescita economica del paese

Il nostro Paese si trova oggi di fronte a un bivio:

- programmare l'adeguamento della propria rete logistica alle esigenze del mercato
- essere ulteriormente marginalizzato dai flussi mercantili mondiali.

Una Politica che decida di imboccare la prima strada, però, deve farlo con decisione, chiarezza di obiettivi e in base a considerazioni tecnicamente indiscutibili. Senza i condizionamenti dettati da lobby e potentati politico-economici che mirano a mantenere i propri privilegi a danno di uno sviluppo equilibrato e complessivo dell'intero Paese.

La scelta di entrare in competizione con gli altri Paesi europei nel ricco settore della Logistica implica un ulteriore e importantissimo obiettivo, riportando in primo piano l'antica Questione Meridionale – tema da decenni dimenticato da una classe politica priva di memoria –, intesa non come rivendicazione localistica di provvidenze di tipo assistenzialistico, ma come possibilità di partecipazione attiva, organica allo sviluppo di tutto il Paese.

Il tentativo di ridare all'Italia il ruolo di piattaforma logistica mediterranea – per millenni suo per merito di una posizione geografica unica, indissolubilmente connessa con il suo patrimonio culturale e artistico –, si sposa infatti con la possibilità di assestare un formidabile impulso allo sviluppo del Mezzogiorno.

Non è questa la sede per elencare le centinaia di studi che individuano la Logistica come il fattore chiave per rendere nuovamente l'Italia, e il Meridione in particolare, uno dei Paesi chiave della ripresa europea, ma vale la pena citare il lavoro di uno dei più importanti studiosi della materia, il belga (!!!) Theo Notteboom (*The Time Factor in Liner Shipping Services*), nel quale viene sostenuta la convenienza di utilizzare il porto di Gioia Tauro (o altri porti del Sud opportunamente attrezzati) come *continental gate* europeo.

Il tutto può venire sintetizzato nella efficace e suggestiva definizione secondo la quale «La Logistica può rappresentare per l'Italia e per il suo Mezzogiorno quello che il petrolio è stato ed è tuttora per i Paesi Arabi».

L'obiettivo della modernizzazione della rete logistica italiana non è, quindi, la captazione diretta delle merci destinate al nostro Paese, o la spedizione dai nostri porti delle nostre produzioni, bensì il potenziamento della capacità di attrazione dei flussi delle merci che transitano nel Mediterraneo, provenienti o diretti verso l'intero continente europeo, alle quali aggiungere valore tramite lavorazioni effettuate sul territorio nazionale. Così da avviare un processo virtuoso di graduale riequilibrio socioeconomico tra le regioni settentrionali e quelle meridionali, facendo riconquistare all'Italia quel ruolo baricentrico nel Mediterraneo che le è toccato per secoli.

Il raggiungimento di questi obiettivi è subordinato all'immediato avvio dei lavori di collegamento delle linee ferroviarie AV/AC con le analoghe europee, realizzando un sistema multiporto per l'Alto Tirreno, per l'Alto Adriatico, dove il collegamento con la rete europea esiste e trasformando gli idonei porti del Mezzogiorno (dove,

come abbiamo già sottolineato, tale collegamento non esiste) in Gateway o Continental Gate, potenziando con decisione la capacità di trasporto ferroviario tramite nuove infrastrutture e mezzi, nel rispetto di standard concordati a livello internazionale.

La storia degli scali europei che si affacciano sul Mare del Nord ha dimostrato che un grande porto non produce ricchezza solo per se stesso, ma riesce a irradiarla anche nei territori limitrofi, soprattutto quando porto e territori circostanti sono collegati da una rete trasportistica efficiente. Giovanni Agnelli sintetizzava efficacemente questo concetto con la frase: «Ciò che va bene per i porti va bene per il Paese».

Non si tratta però di un processo automatico: la sola realizzazione di grandi assi di collegamento non è sufficiente a incrementare la competitività territoriale, in quanto può anche essere causa di ulteriore esclusione delle aree non direttamente servite dall'infrastruttura e lontane dai così detti *nodi* della rete. Ecco, quindi, che la creazione di una rete infrastrutturale di collegamento deve tener conto preventivamente della tipicità dei territori attraversati, contribuendo alla crescita di più arretrati. Un'iniziativa che mira a procurare i maggiori benefici possibili all'intera nazione non può esimersi da un'applicazione integrale e radicale dei predetti criteri socioeconomici, nel senso che deve prendere in considerazione l'intero territorio nazionale, a partire da quelle parti meglio strategicamente posizionate.

In altre parole, se la parte del territorio italiano più vicina alla costa africana è rappresentata dalla Sicilia – l'isola più grande del Mediterraneo, con popolazione superiore a quella di tanti altri Paesi dell'Ue, quali Cipro, Croazia, Irlanda, Lussemburgo, Malta, Slovenia, altrettanti di Finlandia, Danimarca e Slovacchia – è proprio da quei porti che deve partire l'ambizioso progetto di captazione dei flussi mediterranei.

La continuità territoriale tra Sicilia e continente – comunque realizzata – non è un lussuoso dono dello Stato ai cittadini messinesi e reggini, ma un formidabile strumento di crescita dell'intero Paese. Con un paragone calcistico, il non realizzarla è come tenere in panchina il goleador di una squadra nella finale della Coppa dei Campioni.

L'utilizzo della realizzazione di grandi infrastrutture per favorire la coesione territoriale non deriva dall'applicazione di teorie economiche radicali, ma segue ben precisi calcoli la cui efficacia è ampiamente dimostrata. Un esempio recentissimo è rappresentato dal tunnel sotto il Fehmarn Belt, in corso di realizzazione.

Mentre i Governi italiani e le ineffabili FFSS dell'era Moretti ignorano un Sud abitato da 20 milioni di potenziali consumatori (ed elettori), la Danimarca – un Paese con un numero di abitanti poco superiore a quello della Sicilia – impegna 6 miliardi di risorse pubbliche per costruire un tunnel di 18 km tra l'isola tedesca di Fehmarn e quella danese di Lolland. Aree scarsamente abitate e considerate un classico esempio di marginalizzazione territoriale. Per collegare la Germania alla Svezia attraverso la Danimarca, il Great Axis Rail Freight Network avrebbe potuto utilizzare la rete ferroviaria esistente, che risale lo Jutland, attraversa l'isola di Fyn per arrivare alla svedese Malmö.

Questo itinerario (in bianco nella figura 9) non avrebbe comportato grandi costi e avrebbe utilizzato i due giganteschi e splendidi ponti sullo Storebælt e sull'Øresund, vanto dell'ingegneria danese, dimostratisi tra l'altro formidabili strumenti di crescita economica. Il Governo di Copenhagen ha invece preferito deviare verso Ovest il percorso del Great Axis (in rosso nella figura 9), affrontando l'ingente spesa per dare impulso – attraverso il collegamento che fa perno sul tunnel –, all'economia di una parte del Paese economicamente arretrata come la regione di Lolland. Fornendo così uno straordinario esempio di come la realizzazione di una grande infrastruttura si propone, oltre a fini prettamente trasportistici, anche un ruolo di promozione socioeconomica del territorio circostante.



11

I pericoli incombenti sull'Italia a causa della rivoluzione dei trasporti

Molte Nazioni, europee e non, convinte dell'importanza del trasporto merci nell'economia mondiale e della sua funzione strategica, non solo non hanno mai smesso di ampliare e rendere sempre più competitiva la loro dotazione infrastrutturale – accentuando così il ritardo del nostro Paese – ma, a dispetto della grave crisi economica attraversata, hanno avviato ambiziosi programmi mirati a convogliare attraverso il loro territorio i flussi commerciali intercontinentali.

L'anno scorso la Cina ha acquistato il porto di Gwadar, nel Belucistan pakistano, dove investirà 12 miliardi di dollari per costruire basi logistiche strategiche per i rifornimenti, soprattutto energetici, dal Medio Oriente, con collegamenti stradali e oleodotti verso il Nord cinese. È la strategia detta «del filo di perle»: creare basi commerciali e percorsi alternativi a quelli classici in modo che i suoi (vitali) scambi commerciali non siano messi in crisi da improvvisi mutamenti di scenari nelle varie parti del mondo. A Chittagong nel Bangladesh come in Birmania, sul Canale di Panama come tra i ghiacci dell'Artico, i grandi Paesi produttori non badano a spese per mantenere alto il livello delle loro esportazioni, in un'ottica geostrategica che ci è completamente estranea.

Nei prossimi decenni – ed è questo l'arco temporale sul quale si deve fondare la politica economica di un Paese –, l'Africa deve essere sempre più considerata come un grande mercato in via di espansione, con tassi di crescita multipli rispetto a quelli europei. Se l'Italia intende assumere un ruolo da protagonista nell'interscambio tra i due continenti che si specchiano nel Mediterraneo, deve assumere immediatamente iniziative adeguate.

Il mondo non aspetta noi.

I nuovi insediamenti infrastrutturali al servizio di concezioni dei trasporti figlie della globalizzazione non nascono solo nell'Oceano Indiano, nel Pacifico, nell'Atlantico e nello stesso Mare del Nord; come accennato all'inizio, lo stesso Mediterraneo ospita grandi manovre destinate a fare e disfare le fortune delle nazioni *distratte* o prive di coraggio, destinate a diventare *vasi di coccio* tra chi è pronto a gettare sul piatto della bilancia centinaia di miliardi. I più abili si tutelano, anzi programmano con largo anticipo strategie mirate ad anticipare i futuri equilibri. Ancora una volta è il caso della Germania, con il collegamento ferroviario Pechino/Amburgo – denominato Eurasia Bridge, culmine della nuova politica tedesca di espansione verso i mercati orientali e di rafforzamento dei legami con i Paesi emergenti –: un asse ferroviario di oltre 10mila km che consentirà il trasporto di 400mila tonnellate di merci dalla Cina alla Germania e viceversa. Una linea realizzata grazie a un lungimirante accordo tra le ferrovie tedesche e quelle russe, dove le prime si propongono per curare l'ammodernamento dell'intero ed enorme comparto ferroviario delle seconde.

Senza addentrarci in azzardate valutazioni geostrategiche, non possiamo evitare di sottolineare come le Deutsche Bahn, a differenza delle FFSS, conducano una politica aziendale organica agli interessi complessivi del loro Paese, senza curarsi di perdere (temporaneamente) qualche decina di migliaia di euro su tratte poco redditizie nell'immediato, ma con enormi prospettive socioeconomiche.

L'Eurasia Bridge si affianca al collegamento Chongqing-Anversa, che unisce già da un anno l'agglomerato metropolitano più grande del Paese asiatico (poco meno di 30 milioni di abitanti, a 1.500 km da Shanghai) con il terzo continental gate europeo. Superata la fase sperimentale, il servizio è regolare con 5 corse alla settimana e impiega 15-20 gg invece dei 25 della, pur più economica, rotta marittima Shanghai-Anversa.

Nella regione di Chongqing operano numerosi colossi industriali di vari settori, dalla taiwanese Acer ad HP, Fosconn e Asus e case automobilistiche come Ford, Volkswagen e Volvo. Per questa ragione è facilmente raggiungibile l'obiettivo del milione di teu l'anno (dei quasi 20 milioni movimentati via mare). Nel frattempo, altri Paesi si stanno muovendo: attualmente è in progetto una variante proposta dalle Ferrovie turche che scenderà a Sud fino a Istanbul, passando per Teheran.

12





13

Da quanto precede appare evidente che questi collegamenti interagiscono – o si propongono di farlo – con obiettivi di politica industriale, in un'ottica di sistema totalmente sconosciuta al nostro Paese. È anche sotto questa luce che vale la pena ripensare alla mancata realizzazione degli economicamente insignificanti interventi mirati a trasformare il porto di Gioia Tauro in continental gate o alla cancellazione del progetto di attraversamento stabile tra Sicilia e continente.

Se l'attivazione di collegamenti ferroviari tra l'Europa Orientale e l'Estremo Oriente incide in misura complessivamente modesta sui traffici commerciali mediterranei, altre iniziative rischiano di avere conseguenze molto più gravi sullo sviluppo del settore trasportistico italiano.

Soprattutto per quanto riguarda il Centro-Sud.

Nell'agosto 2004, a Bruxelles, è stata fondata un'associazione non-profit chiamata FERRMED, allo scopo di accrescere la competitività del trasporto merci su ferro nell'ottica di uno sviluppo più rispettoso dell'ambiente. Vi partecipano circa 150 grandi aziende di 13 Paesi europei e Nordafricani, che mirano a promuovere la creazione di un Grande Asse Ferroviario per il trasporto di merci Scandinavia-Reno-Rodano-Mediterraneo occidentale, incrementando così l'utilizzo di porti e aeroporti posti lungo il percorso e del trasporto su ferro, giudicato lo strumento migliore ai fini della riduzione dell'inquinamento.

Tutti scopi pienamente coerenti con gli obiettivi perseguiti dall'Unione europea, spiegati con estrema chiarezza nei documenti che hanno accompagnato la nascita del FERRMED e confermati dall'autorevolezza delle aziende che ne compongono la compagine societaria.

Non si può che restare ammirati di fronte a un progetto che si propone la captazione dei flussi mercantile mediterranei, il collegamento diretto (attraverso Gibilterra) con i Paesi africani (Marocco in primo luogo), la riduzione dell'inquinamento mediante il trasferimento di ampie quote di merci dalle modalità su gomma e per nave a quella su ferro e, infine, lo sviluppo socio-economico dei territori attraversati (aree indicate in rosa nell'immagine allegata, comunemente indicata col nome di Red Banana).

Ma, oltre alla dimostrazione di lungimiranza, alla capacità di fare sistema e di superare gli ostacoli condividendo un comune obiettivo finale, il progetto FERRMED presenta risvolti inquietanti per l'Italia e per il Mezzogiorno in particolare.

Se è vero, com'è vero, che la convenienza di uno scalo è determinata dal *door-to-door* transit time, cioè dal totale dei giorni che trascorrono dall'imbarco delle merci alla consegna al centro di distribuzione più conveniente, il FERRMED tende ad attrarre verso occidentali i flussi mercantili – soprattutto da e per il continente africano – in transito nel Mediterraneo, allontanandoli dai porti italiani. Tentativo certamente legittimo, ma che mina alla base le prospettive di crescita dei nostri scali.

Già oggi si avvertono le conseguenze del dinamismo della politica dei trasporti spagnola nel confronto con la desolante inerzia italiana: i porti spagnoli sono in crescita mentre quelli italiani hanno visto calare la loro quota di mercato dal 28% al 16% in pochi anni a dispetto della loro migliore posizione geografica.

Cosa accadrà quando il FERRMED sarà completato? Se non verranno avviate rapidamente adeguate iniziative, la situazione del nostro Paese potrebbe diventare quella mostrata nella figura a fianco. Con la definitiva marginalizzazione del Mezzogiorno e le gravissime conseguenze a ciò connesse. •



La Città Metropolitana di Messina

Linee guida per lo sviluppo dei 51 Comuni

Josè Gambino
Michele Limosani
Università degli Studi di Messina

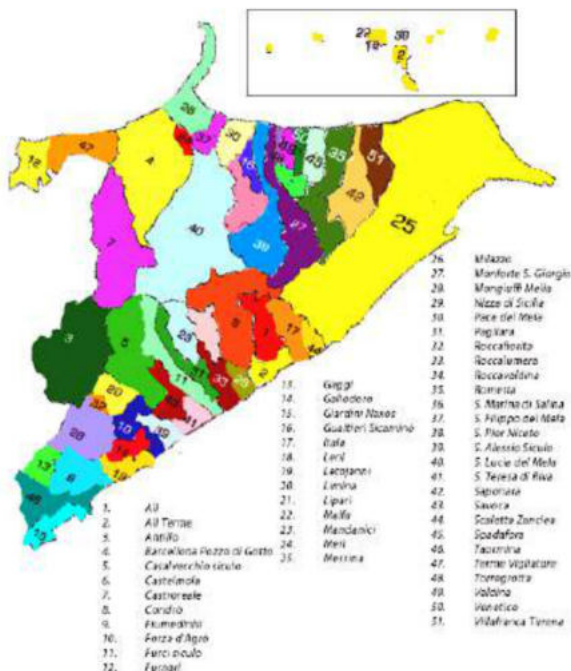
*Aree non come isole avulse
l'una dall'altra
ma in un unico omogeneo
sistema*



1. Gli obiettivi del progetto

L'Assemblea Regionale Siciliana, con l'approvazione del disegno di legge che abolisce le Province regionali, ha istituito le Città Metropolitane di Messina, Catania e Palermo. Una decisione istituzionale che segna una svolta epocale per questi tre centri urbani e per il loro hinterland e pone la regione Sicilia in grado di giocare un ruolo rilevante nella definizione delle prossime politiche di sviluppo e di coesione sociale in ambito nazionale ed europeo.

Per quanto riguarda specificamente la città metropolitana di Messina, la delimitazione riguarda i 51 Comuni riportati nella figura che segue.



Nei prossimi mesi, secondo quanto previsto dalla legge regionale, i Comuni che sono stati inseriti nella città metropolitana dovranno decidere se rimanere all'interno di questo nuovo organismo istituzionale o se aderire, con delibera del Consiglio comunale e previo referendum confermativo, ad un libero consorzio comunale già esistente o contribuire alla creazione di un nuovo libero consorzio.

Noi riteniamo che la partecipazione dei 51 comuni al progetto della Città metropolitana costituisca un'irripetibile opportunità di valorizzazione e sviluppo dell'intero comprensorio; un progetto che deve trovare le sue radici in una visione strategica condivisa del territorio ed in una partecipazione ampia che veda tutti i comuni protagonisti e attori principali.

L'obiettivo di questo breve saggio è quello di tracciare le linee guida di un piano strategico di sviluppo per la città metropolitana di Messina. Il piano non intende quindi presentare un elenco di interventi da realizzare sul territorio (esistono già in circolazione numerosi elenchi, almeno uno per ogni comune della costituente città metropolitana); esso piuttosto vuole contribuire alla definizione di una strategia di sviluppo per il territorio. Si tratta di delineare una visione di medio-lungo periodo, una possibile caratterizzazione economica del nostro comprensorio; un piano che, se condiviso sia pure nelle sue linee generali, può diventare il punto di riferimento per l'elaborazione e la valutazione delle diverse idee progettuali che i vari attori dello sviluppo locale vorranno proporre. Un quadro, dunque, che consenta di individuare gli interventi di contesto indispensabili, definire le priorità e le direttrici lungo le quali indirizzare le risorse finanziarie che saranno messe a disposizione delle città metropolitane dalla programmazione europea, nazionale e regionale. È un livello di pianificazione e programmazione essenziale, spesso trascurato dalle esperienze passate di pianificazione locale, ma necessario per una corretta e non arbitraria definizione di un'agenda di sviluppo della città metropolitana. Tutto ciò, inoltre, riteniamo costituisca un presupposto indispensabile per valorizzare la nostra antica vocazione

di città aperta ai visitatori, la nostra tradizione commerciale e marinara, la capacità di produzione e di promozione delle risorse culturali e ambientali in modo da consentire un posizionamento strategico del nostro territorio al centro del bacino del Mediterraneo ed attrarre così gli investimenti necessari per la crescita e lo sviluppo.

2. Il territorio

Il complesso territoriale della città metropolitana presenta una grande diffusione e varietà di valori ambientali, con alcune zone di maggiore concentrazione di qualità naturalistiche o di beni antropici, che la morfologia del suolo e la storia hanno determinato. In questo quadro, il sistema montuoso dei Peloritani rappresenta un elemento di forte caratterizzazione del comprensorio che interessa la quasi totalità del territorio.

Il sistema morfologicamente complesso e variegato del territorio ha determinato nel tempo lo sviluppo spontaneo di un sistema di insediamento complesso ed equilibrato, in cui i terrazzi collinari che si affacciano sui litorali costieri, insieme alle fertili depressioni intervallive, diventano sedi naturali per gli insediamenti urbani.

La mancanza di specializzazione funzionale dei singoli centri ha determinato nel contempo un sistema di relazioni economiche e sociali e di mobilità interne all'area che utilizza il debole sistema dei collegamenti trasversali con la fascia costiera e con il più ricco entroterra catanese.

In questo contesto è facilmente osservabile, quindi, come le due direttrici costiere, ionica e tirrenica, siano costituite in gran parte da nuclei sparsi sul territorio.

L'insediamento della popolazione ha di fatto assunto col tempo una caratterizzazione di concentrazione nei centri urbani, nati come propaggini dei centri montani.

La struttura insediativa che col tempo ne è derivata, (con caratteristiche simili su entrambi i versanti al di fuori dell'area metropolitana) anche grazie al costante sviluppo delle attività turistiche balneari, unitamente alla presenza di poli e distretti industriali – e, soprattutto, delle grandi infrastrutture viarie e di trasporto – presenta un progressivo svuotamento e depauperamento delle realtà interne della città metropolitana, dove, a causa di un contesto oro-morfologico più complicato, i collegamenti risultano più difficili e le condizioni ambientali e culturali meno idonee all'accoglimento di processi di sviluppo.

Dal punto di vista territoriale, pertanto, la città metropolitana di Messina si qualifica come una grande area protetta dal polmone verde (i Peloritani) e un lungo affaccio su due mari (i **waterfronts** della città metropolitana). Tra il *polmone verde* e il *waterfront*, che sembrano scorrere come due binari paralleli, si inseriscono i sistemi fluviali (*le blue ways planning*) e i loro bacini che rappresentano un *trait-d'union* tra queste due tipologie di aree.

Alla luce di queste considerazioni, dettate prevalentemente dalla struttura del territorio della città metropolitana, si possono, quindi, ipotizzare tre modelli di pianificazione: la *coastal zone*, l'*aménagement en profondeur* e il *blue ways planning*.

2.1 Il piano di *coastal zone*

Uno dei problemi fondamentali della città metropolitana di Messina riguarda la riqualificazione del waterfront, cioè del fronte costiero, con un adeguamento, sia pure tardivo, ai progetti già attivati, o in corso di attivazione, nei grandi poli costieri mediterranei. La riqualificazione del waterfront per la città metropolitana di Messina non è un optional ma uno degli obiettivi strategici prioritari ed è anche un atto dovuto sulla base delle peculiarità di questa città, rispetto ad altre aree urbane.

La città metropolitana di Messina, difatti, non è una semplice città di mare ma è la «città dei due mari», considerato che il fronte costiero inserito all'interno della sua delimitazione a 51 comuni si estende su due versanti. La seconda peculiarità riguarda la grande estensione dell'affaccio sul mare che con una lunghezza di 100 chilometri si qualifica come uno dei più lunghi d'Italia. Terza peculiarità la magnificenza panoramica del suo fronte costiero che non si affaccia su un mare anonimo ma sullo Stretto, cioè su uno dei paesaggi del mito del Mediterraneo.

Occorre, perciò, un progetto coordinato per tutto il waterfront della città metropolitana di Messina, che tenga conto dell'utilizzazione degli spazi ancora liberi e delle possibilità concrete di riconversione degli spazi già utilizzati in base alle specificità e alle vocazioni marittime e/o territoriali. Difatti non si può pensare di valorizzare solo poche aree, lasciando nel disuso o nell'abuso la gran parte della fascia costiera.

2.2. L'*aménagement en profondeur*

La scelta di questa tipologia di piano è dovuta alla necessità di salvaguardare e valorizzare le aree collinari e montane, che, come anticipato, costituiscono la quasi totalità della superficie relativa alla città metropolitana di Messina, mettendo in atto gli interventi per tutelare o riqualificare un tipo di territorio gravato, purtroppo, da laceranti condizioni del tessuto insediativo, produttivo e demografico. Tra i fattori che possono spiegare la crisi strutturale dell'economia dei micro-comuni va tenuto conto che tali zone,



finora, sono rimaste periferiche rispetto alla pianificazione territoriale, che non ha effettuato significativi investimenti né in campo agricolo, né in campo industriale, né in campo turistico, né in campo culturale. La difficoltà per il futuro di questi comuni consiste nel fatto che non solo non si può consentire un aggravamento della situazione attuale, ma non si può consentire neppure che rimangano in vita le condizioni di oggi, in quanto risultano già caratterizzate da diffusi processi di desertificazione. Bisogna, perciò, mettere in moto un'inversione di tendenza radicale, in grado di trasformare il trend progressivo dello spopolamento che tanti guasti ha provocato e continua a provocare. Il piano di *aménagement en profondeur* mira a trasformare questi centri in poli di attrazione, inserendo non solo nuove occasioni di lavoro, ma anche nuovi modelli per elevare lo standard della qualità della vita, per quanto concerne gli indicatori della cultura materiale, dato che gli indicatori della cultura ideale in tali insediamenti sono già a uno standard molto elevato.

2.3 The blue ways planning

Nell'ambito della programmazione di interventi nella città metropolitana va assegnata un'adeguata rilevanza proprio a quei beni, come le fiumare, che racchiudono, lungo il loro corso d'acqua, un insieme coordinato di testimonianze morfologiche, geologiche, floristiche e faunistiche, oltre che storiche, insediative e produttive. Questi assi idrografici e i loro bacini meritano un'attenzione approfondita da parte delle istituzioni. Oggi, infatti, l'attuazione di modelli di sviluppo sostenibile richiede un nuovo approccio spaziale ed una riconsiderazione del valore dei beni culturali e ambientali.

Le fiumare, che costituiscono un elemento fondamentale del paesaggio dell'Italia meridionale, assumono i caratteri più tipici nell'ampia area territoriale relativa alla città metropolitana di Messina. Ecco la necessità di fare uso del *blue ways planning*, imperniato sulla rete delle fiumare, che sarà deputata a integrare la rete dei comuni collinari con la rete dei comuni marinari, in modo da creare il sistema territoriale uno e trino con una triade spesso caratterizzata dall'uso dello stesso toponimo per indicare, contemporaneamente, il nome del borgo collinare, il nome del borgo marinaro e il nome della fiumara (come, ad esempio, Ali).

2.4 L'integrazione tra sistemi

I tre sistemi di pianificazione, presi singolarmente, saranno molto utili ma non riusciranno a sviluppare armonicamente tutto il territorio, per cui occorre il piano di area vasta previsto dall'attuazione della città metropolitana, al fine di rendere complementari e compatibili questi tre modelli di pianificazione di nuova generazione che dovranno garantire, attraverso la loro integrazione, un livello di sviluppo adeguato a inserire tutto lo spazio compreso nella città metropolitana di Messina nel contesto delle aree avanzate dello spazio euro-mediterraneo.

Per potere attuare uno sviluppo equilibrato di tutto il territorio metropolitano, bisogna partire dal presupposto che l'integrazione fra i tre modelli di progettazione sopra citati è un atto dovuto che sarà prodigo di risultati positivi, considerato che in passato si è commesso sempre il gravissimo errore di progettare le aree costiere e le aree interne come se fossero dei corpi estranei, isole avulse l'una dall'altra e non due zone da affiancare all'interno di un unico sistema. Il piano di area vasta deve invertire la tendenza negativa che ha portato alla presenza di due fenomeni opposti: l'iperconcentrazione di popolazione e di attività extra agricole negli esili spazi costieri e la desertificazione delle aree collinari e montane.

3. Le linee di intervento

Sulla base delle considerazioni sviluppate in precedenza è quasi naturale, diremmo conseguenziale, tracciare alcune linee di intervento nel territorio che costituiscono le architravi su cui deve poggiare il modello di sviluppo economico, sociale e ambientale della città metropolitana di Messina.

La valorizzazione dei monti Peloritani:	il Parco dei Peloritani
La riqualificazione dei comuni costieri:	la rete dei borghi marinari
La riqualificazione dei comuni collinari:	la rete dei borghi d'arte
La riqualificazione delle fiumare:	il sistema delle rotte dei saperi e dei sapori
La riqualificazione del porto di Messina:	la porta della città metropolitana
La riorganizzazione del sistema dei trasporti:	il potenziamento del tessuto connettivo

Le parole chiave di queste direttrici sono valorizzazione e riqualificazione. È un piano, quindi, che sostiene investimenti nell'ambito del recupero e della valorizzazione degli spazi urbani, a volte troppo limitata rispetto al vasto patrimonio ambientale e culturale, nonché all'ampia disponibilità di aree ambientali ed ecologiche abbandonate e spesso utilizzabili a finalità imprenditoriali.

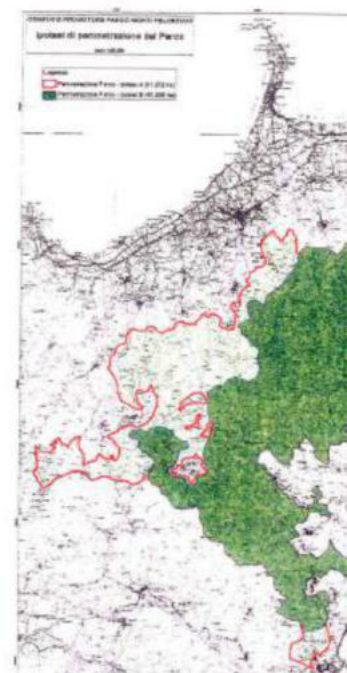
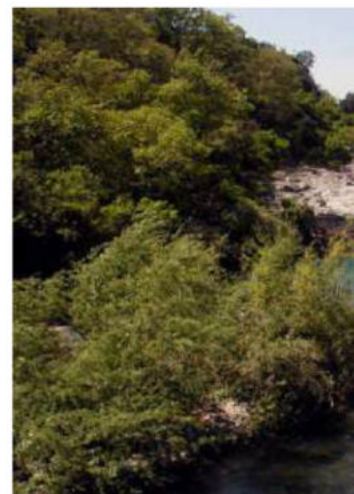
Il processo di riqualificazione e di valorizzazione deve avere come prospettiva il potenziamento del sistema dei servizi a livello di area vasta, capace di fare da traino al settore economico-produttivo.

In sostanza, andranno attuati significativi programmi di riqualificazione di intere aree, anche attraverso interventi di recupero (restauro, ricostruzione), interventi integrati per le infrastrutture, lo sviluppo economico, la qualità dell'ambiente e, più in generale, la modernizzazione e il rilancio dell'intero comprensorio. Tutto ciò presuppone un ruolo di programmazione della città metropolitana che può essere assolto anche attraverso un'agenzia per lo sviluppo della città metropolitana aperta alla partecipazione di tutti gli stakeholder territoriali e un significativo impegno imprenditoriale diretto sostenuto dalla propria associazione di categoria.

3.1. La valorizzazione dei monti Peloritani: il parco dei Peloritani

Una delle iniziative più significative che dovrà intraprendere la città metropolitana di Messina riguarderà l'istituzione del parco dei Peloritani che, secondo l'organica delimitazione effettuata dal Comitato di proposta, coordinato da Giuseppe Giaimi, dovrà riguardare un'ampia superficie con l'obiettivo di coniugare le strategie di conservazione con quelle di promozione dei beni culturali e ambientali.

Dalla poliedricità di studi effettuati da illustri studiosi, inseriti nel disegno progettuale del Comitato di Proposta, emergono i riflessi altamente positivi che ne deriverebbero per le attività ecocompatibili incentivabili nell'area parco che costituirebbe una magna pars della città metropolitana di Messina, che potrà così porsi come modello avanzato di *città natura* al servizio dei processi di sostenibilità.





L'istituzione del parco dei Peloritani, è bene rilevare, non comporterà l'apposizione di nuovi vincoli, in quanto tutta la zona risulta già sottoposta a vincolo idrogeologico e, buona parte, anche al vincolo paesaggistico. Va rilevata, inoltre, la presenza di SIC (Siti d'importanza comunitaria) e di ZPS (Zone di protezione speciale).

Non istituire il Parco dei Peloritani, come sottolinea Giuseppe Giaini, presidente del Comitato di Proposta, significherebbe soggiacere alle limitazioni imposte dalle leggi senza utilizzare i vantaggi economici e sociali che il Parco comporta.

L'istituzione del Parco dei Peloritani si rende necessaria, considerato che, nell'ambito della Catena Settentrionale Sicula, sono stati istituiti, da tempo, il Parco dei Nebrodi ed il Parco delle Madonie, per cui, dal punto di vista delle aree protette, i Peloritani costituiscono un vuoto colmato solo in parte dalla presenza della riserva di Fiumedinisi e Monte Scuderi. Riempiendo questo vuoto, si formerebbe un sistema di parchi multivalente.

Il Parco dei Peloritani costituirebbe un importante *trait-d'union*, rivolto verso tre direttrici: sul versante tirrenico, raccordandosi con il Parco dei Nebrodi e con il Parco delle Madonie, sul versante ionico, integrandosi con il Parco Fluviale dell'Alcantara e quindi sul versante calabrese dell'area dello Stretto, integrandosi con il Parco nazionale dell'Aspromonte.

3.2. La riqualificazione dei comuni costieri: la rete dei borghi marinari

La valorizzazione e riqualificazione del waterfront metropolitano, ossia un waterfront senza soluzione di continuità per tutto l'affaccio a mare dei comuni litoranei che compongono la città metropolitana di Messina, è un obiettivo strategico.

In nessun'altra area d'Europa e del Mediterraneo vi è una concentrazione così alta di borghi marinari, cioè di comuni costieri localizzati in uno spazio così limitato. Nell'arco delle poche decine di chilometri che vanno da Giardini Naxos a Capo Peloro sullo Jonio e da Capo Peloro a Terme Vigliatore sul Tirreno si riscontra, difatti, un numero rilevante di Comuni.

Su 51 Comuni che compongono la Città metropolitana di Messina, la coastal zone riguarda 30 Comuni di cui 11 (Scaletta Zanclea, Itala, Ali Terme, Nizza, Roccalumera, Furci S. Teresa Riva, S. Alessio, Letojanni, Taormina e Giardini) hanno il fronte litoraneo sullo Jonio, mentre 14 Comuni (Villafranca Tirrena, Saponara, Rometta, Spadafora, Torregrotta, Valdina, Venetico, Monforte San Giorgio, San Pier Niceto, Pace del Mela, Milazzo, Barcellona, Terme Vigliatore, Furnari) hanno il fronte litoraneo sul Tirreno, così come i 4 Comuni in cui si articolano le Eolie (Lipari, Leni, Malfa e Santa Marina Salina).

A questi Comuni si deve aggiungere Messina che, da questo punto di vista, è un Comune bipolare, nel senso che ha una sezione sullo Jonio (da Giampilieri a Capo Peloro) e una sul Tirreno (da Capo Peloro a Ortoliuzzo).

Una delle linee di intervento fondamentali dovrà riguardare le azioni di protezione civile basate sulla prevenzione.

Adeguate attenzione dovrà essere rivolta ad individuare rimedi all'erosione delle coste che grava sui comuni costieri distruggendo spiagge e lungomari (come, per esempio, a Giardini e a S. Alessio) o strutture portuali (come a Tremestieri). Si tratta di danni che i singoli Comuni non sono fino ad ora riusciti a fronteggiare perché l'erosione delle coste è un fenomeno generale che tocca vaste aree, spesso imperniate sulla sequenza di Comuni limitrofi, per cui occorre un progetto che fissi gli indirizzi generali per tutto il waterfront metropolitano, prima di passare agli interventi specifici, altrimenti danni gravi provocati dall'erosione delle coste continueranno a manifestarsi con una frequenza ancora più ravvicinata rispetto a quella già mostrata negli ultimi anni.

3.3. La riqualificazione dei comuni collinari: la rete dei borghi d'arte

Un'altra linea di intervento riguarda la rete dei borghi d'arte collinari la cui situazione è così allarmante da richiedere risposte immediate. Tali borghi, difatti, hanno subito negli ultimi anni trend di decremento della popolazione così gravi che, se tale declino procederà nel futuro prossimo con gli stessi ritmi, per taluni di essi è stata individuata già la data di morte, nel senso che tra alcuni anni non ci sarà più nessun abitante. È una perdita che l'Italia non si può permettere, in particolare nell'area che compone la città metropolitana di Messina dove la ricchezza della trama insediativa è testimoniata dalla concentrazione del più alto numero di centri e nuclei urbani storico-artistici rilevabili nella più grande isola del Mediterraneo, trovando pochi riscontri anche a livello europeo.

Va tenuto conto che alcuni centri storici, inseriti all'interno del perimetro della città metropolitana di Messina, sono stati già ufficialmente riconosciuti nell'ambito dei *borghi più belli d'Italia*: si tratta di Castelmola e Savoca, ma, in effetti, tutti i piccoli centri collinari inseriti nell'ambito della città metropolitana meritano questo prestigioso riconoscimento. Difatti ogni centro ha una scenografia *teatrale* che si sviluppa sia verso l'interno che verso l'esterno. Visitare questi centri, perciò, non costituisce una semplice escursione turistica, ma costituisce un'emozione sentimentale fatta di immagini, profumi, memorie.

La città metropolitana di Messina con l'organicità del suo piano di area vasta potrà mettere in moto lo strumento in grado di trasformare la morte annunciata di questi centri in vita ritrovata qualificando i borghi collinari in *città dell'arte, della cultura, del turismo*, il che non significa creare una metropoli in montagna ma significa mettere in rete questi piccoli centri storici con un obiettivo unificante. Per conseguire questo risultato bisogna qualificare questi centri – che sono invisibili da un punto di vista turistico perché non sono visitati affatto o sono visitati dai turisti solo per poche ore – come attrattori in grado di ospitare i turisti anche per più giorni. In questo caso la diffusione di strutture ricettive ad ospitalità diffusa, che permettono di sostare più giorni in questi centri, attraverso la propagazione dello strumento dei paesi-albergo, insieme ad una politica di rivalutazione del patrimonio culturale e

ambientale, o la valorizzazione dell'immagine del territorio che avviene attraverso i documentari, i film, le opere d'arte, la pittura, può costituire l'elemento specifico da inserire nel marchio d'area che dovrà qualificare la città metropolitana, nel suo complesso, come attrattore turistico.

La riqualificazione formale va associata alla riconversione funzionale, specificando il ruolo che ciascuna sede – o centro storico che dir si voglia – deve svolgere all'interno di una rete urbana organizzata da intensi flussi di interdipendenza e complementarietà, in modo da recuperare, con modelli innovativi, quell'ampia rete di centri collinari e montani rilevabili nello splendido complesso cartografico di Imago Siciliae. Un problema da attenzionare con iniziative di notevole rilevanza, tenendo conto del principio ispiratore della salvaguardia ecosostenibile del territorio, è quello delle frane. Particolarmente soggetto a questo fenomeno risulta il versante ionico della provincia di Messina.

I bacini delle varie fiumare si presentano costellati da numerose frane, come nel caso della fiumara di Fiumedinisi. Nel versante tirrenico dei Peloritani, le fiumare del Mela, del S. Filippo, del Niceto si presentano altamente degradate. Più ad est, di vaste proporzioni sono le frane dei territori di Monforte San Giorgio, San Piero Niceto, Rometta, Saponara.

Le frane hanno, in sostanza, rappresentato tradizionalmente un pericolo sia per le aree agricole, sia per le infrastrutture, sia per gli insediamenti; il dissesto idrogeologico rientra perciò tra i fattori prioritari di degradazione dei beni culturali e in particolare dei centri storici.

La minaccia delle frane costituisce, perciò, un fenomeno persistente per un numero elevato di comuni collinari dei Peloritani i quali, peraltro, sono sottoposti anche al rischio sismico. A dissesti di piccola ampiezza ma estremamente diffusi nel territorio sono soggetti i tronchi più alti delle incisioni fluviali, sede di piccoli centri storici dai quali si è irradiato il successivo popolamento nella fascia costiera e dai quali è dipeso a lungo l'assetto territoriale espresso dalla colonizzazione agricola dello spazio. Così, ad esempio, colpiti con varia intensità da movimenti franosi sono stati gli abitati di Antillo e di Savoca, nel versante ionico, e di Castoreale, nel versante tirrenico, i quali – già fiorenti in età normanna o angioina – hanno presieduto all'organizzazione di larghe plaghe comprensive di più consorzi vallivi, ed i villaggi rurali dell'hinterland messinese (come Altolia, Giampilieri, Pezzolo), legati in passato alla gelsicoltura. Il problema delle frane va inserito nella questione complessiva della difesa del suolo, che riguarda anche il tema delle alluvioni. In tale contesto va messo in atto il piano di tutela dei bacini idrografici, intesi come sistema integrato di intervento tra aree montane e aree costiere.

3.4. La riqualificazione delle fiumare: il sistema delle rotte dei saperi e dei sapori

Le fiumare dei Peloritani che sfociano nel Tirreno e nello Jonio vanno considerate come gli elementi portanti dell'*infrastruttura ecologica di base*, su cui riorganizzare gli usi e la trasformazione del territorio, stabilizzando gli ecosistemi in pericolo, promuovendo nuovi e più accettabili rapporti tra i sistemi insediativi e gli spazi naturali. La valorizzazione delle fiumare del Messinese, passa, difatti, anche attraverso l'ideazione e la realizzazione di opere di risanamento di zone fluviali, allo stato attuale particolarmente degradate, come rivela la bonifica prevista per la fiumara del Savoca. In sostanza, si dovrà mettere in atto una grande opera di riprogettazione delle fiumare, in senso conservazionistico e recuperare il mantenimento dei valori naturalistici esistenti in un'ottica di restauro ambientale articolato su tutte le valenze originarie di questi corsi d'acqua. Nella rete ecologica i corsi d'acqua costituiscono, infatti, le fondamentali strutture di connessione, per evitare la frammentazione e ridurre i rischi dell'*insularizzazione* degli habitat e degli ecosistemi ed assicurare i movimenti di dispersione e migrazione necessari al funzionamento della biosfera e alla salvaguardia della diversità biologica. I corridoi ecologici dovranno essere rivalorizzati attuando, tra l'altro, opere di rinaturalizzazione degli alvei, delle rive e dell'area della foce delle fiumare, nonché procedendo ad opere di disinquinamento e di rivitalizzazione biologica. Le fiumare dei Peloritani debbono costituire un elemento fondamentale del processo di riqualificazione del territorio. Le fiumare, intese come corridoi naturali, itinerari turistico-culturali, itinerari ecoturistici, rotte dei saperi e dei sapori, possono rivestire un ruolo in base alla storia e alla geografia dei luoghi; nel comprensorio ionico in particolare le sette fiumare principali possono essere ripensate e qualificate come la valle degli antichi feudi (fiumara Letojanni), la valle d'argento (fiumara Agrò), la valle del cinema d'autore (fiumara Savoca), la valle dell'olio (fiumara Pagliara), la valle delle miniere perdute (fiumara Nisi), la valle delle terme (fiumara Ali), la valle dei Basiliani (fiumara di Itala).

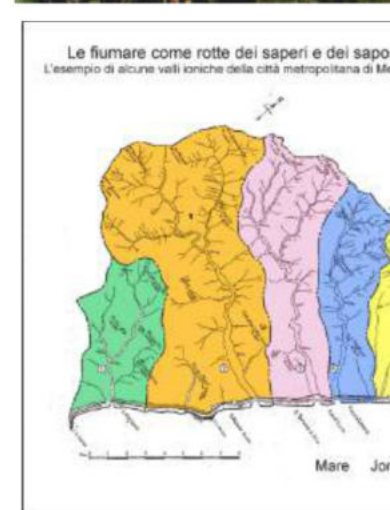
3.5 La riqualificazione del porto di Messina: la porta della città metropolitana

Così come avveniva in passato, il porto di Messina si dovrà qualificare sempre più come *città-porta*: la porta di accesso all'intera area metropolitana, ma soprattutto la porta di una città che accoglie e che offre nuove opportunità di scambio. In questa luce Messina deve recuperare una simbiosi tra il porto e il limitrofo tessuto urbano della città, nel senso che i flussi turistici, provenienti dall'aeroporto di Reggio Calabria o dalle navi da crociera, debbono avere la certezza di trovarsi di fronte a un Gateway portuale, cioè di fronte a una porta di ingresso che introduce in una «città che accoglie».

Per svolgere questa funzione, Messina deve fare un salto di qualità nei servizi, nelle attrezzature e nell'atmosfera che offre ai suoi abitanti e ai suoi visitatori, così come faceva nei secoli più importanti della sua storia in cui il porto, la città, e l'hinterland erano un tutt'uno e facevano tra loro sistema (cfr l'allegata carta storica del '700).

Messina in questa prospettiva è chiamata a valorizzare da un lato i suoi numerosi *centri commerciali naturali* da realizzare in aree strategiche della città e, dall'altro, i poli culturali, imperniati sia su closed spaces (spazi al chiuso) di grande prestigio (come il Duomo, Santa Maria Alemanna, la chiesa dei Catalani, il Tirone ecc.), sia su *open spaces* (spazi all'aperto) da riqualificare come *piazze della creatività*.

Un'attenzione particolare va rivolta alla valorizzazione dei centri commerciali naturali che potranno rappresentare per Messina uno strumento aggiornato corrispondente alle radici, all'identità, all'immagine di Messina il cui DNA poggiava, fin dalle origini dell'età greca, sulle funzioni di città degli scambi, come attesta anche il ruolo tradizionale svolto dal suo importante porto e dalla localizzazione in quest'area urbana della Fiera medievale per il commercio della seta. Il commercio ha costituito, infatti, il settore





trainante per tutta l'economia della città e ancora fino a gli anni '60 e '70 del XX secolo ha svolto, per questo settore, una potente capacità di attrazione nei riguardi di un vasto hinterland, per cui si verificava un numero rilevante di fruttori, provenienti non solo da gran parte della sua provincia ma anche dalla Calabria meridionale, felici di acquistare in negozi messinesi di grande rinomanza. La valorizzazione dei centri commerciali naturali che riguarda essenzialmente la salvaguardia e la riqualificazione di zone urbane in cui storicamente sono situati i negozi e le botteghe artigiane all'interno della città, potrà consentire a Messina di ripristinare quella grande tradizione come città degli scambi, che nei secoli d'oro della sua storia ha contribuito, in modo determinante, all'affermarsi di una città di grande forza in ambito mediterraneo. Messina, perciò, si potrà porre con i centri commerciali naturali come attrazione per tutti gli abitanti della città metropolitana.

3.6. La riorganizzazione del sistema dei trasporti: il potenziamento del tessuto connettivo

Non vi è dubbio che al processo di marginalizzazione di Messina e del suo hinterland abbiano fortemente contribuito le gravi carenze del sistema di mobilità. È necessario potenziare una rete adeguata di infrastrutture e servizi di mobilità interne al territorio che consentirebbe alle sue componenti di perseguire un comune progetto di sviluppo integrando in un sistema l'insieme delle loro risorse, opzioni, potenzialità.

Le carenze si riscontrano nell'intero arco, nessuno escluso, dei modi del trasporto: aereo, marittimo, ferroviario, stradale, intermodale. Occorre quindi pensare ad un ben definito sistema di infrastrutture materiali e immateriali che a) consenta un facile accesso alla città metropolitana (aeroporti, porticcioli, ferrovie, autostrade); b) che renda chiaro e praticabile l'intrecciarsi delle relazioni tra le diverse parti che costituiscono la città metropolitana di Messina (il polmone verde e il waterfront) e tra le diverse funzioni che ciascuna parte assolve, in una logica di città policentrica e più compatta, c) sia in grado di facilitare la mobilità intra-area; d) sia in grado di consentire alle merci e i servizi realizzati nei sistemi produttivi locali localizzati nel comprensorio di raggiungere in modo efficiente e con il minor costo il mercato nazionale ed europeo. Il sistema delle infrastrutture della e per la mobilità costituirà quel tessuto connettivo che rende organica e unitaria la struttura del comprensorio.

Particolare rilevanza, poi, nella prospettiva di sviluppo di progetti di area vasta in collaborazione con la città metropolitana di Reggio, assume la nascita di un Sistema del Trasporto Pubblico Integrato nell'area dello Stretto; un obiettivo indispensabile e pietra miliare nel grande progetto dell'integrazione economica e sociale delle due aree e di decisiva importanza nella costruzione di questo spazio europeo.

Tale sistema si rivela una precondizione per raggiungere quel livello di accessibilità, sia intra-metropolitana che inter-metropolitana, necessaria per promuovere il consolidamento delle relazioni urbane e per consentire un'adeguata offerta di mobilità sostenibile sia alla popolazione, sia ai flussi turistici. L'attivazione del sistema del trasporto pubblico integrato nell'area dello Stretto, perciò, è resa necessaria dalla specificità geografica di questa fascia terra-mare che possiede tutte le potenzialità per configurarsi come polo d'eccellenza intermodale dei trasporti, a patto che le infrastrutture di comunicazione – viarie, ferroviarie, marittime e aeree – che convergono su questo territorio siano rese tra loro complementari. Questa attivazione è resa necessaria, altresì, dall'ampiezza spaziale del bacino di utenza cointeressato e dal rilevante carico demografico di riferimento che, oltre alle città dello Stretto, coinvolge il loro vasto hinterland superando così i 500 mila abitanti.

Il nuovo sistema di collegamento indurrà inevitabilmente un ridisegno della mobilità urbana delle città metropolitane di Messina e Reggio e una nuova configurazione di collegamenti per l'aeroporto dello Stretto. Un sistema del trasporto pubblico locale integrato che, dopo i lavori di completamento della Salerno-Reggio Calabria ed in mancanza della realizzazione del ponte sullo Stretto, assume una rilevanza nazionale con l'obiettivo di assicurare continuità territoriale nel Paese. Un'integrazione, ancora, che vede interessati in prima istanza i Comuni di Villa S. Giovanni, Reggio Calabria e Messina, ma che porrà tuttavia le basi comuni per il successivo sviluppo economico di un area di riferimento più estesa.

4. Il progetto di area vasta: la città metropolitana dello Stretto

Come abbiamo affermato di recente riteniamo strategico, nell'ambito dei progetti di area vasta, il processo di integrazione delle due aree metropolitane: quella di Messina e quella di Reggio. L'accordo di federazione di recente siglato tra le due università diventa in questo contesto prodromica a una alleanza e una interazione più vasta e articolata in grado di generare economie di scala e vantaggi competitivi che consentiranno al nuovo sistema di competere, con altre città metropolitane europee che si affacciano sul Mediterraneo, per l'attrazione di investimenti, capacità di innovazione, e di intercettare flussi di beni e servizi che transitano dal Mediterraneo verso l'Europa. Nell'ambito di questo progetto di area vasta si dovrà puntare a quattro obiettivi strategici, che costituiscono gli elementi fondamentali per il modello di sviluppo dell'area:

- distretto dei trasporti e della logistica
- distretto dei due mari: l'area dei parchi e del turismo diffuso
- distretto dell'innovazione: il polo tecnologico della sicurezza
- distretto dell'accoglienza

Su questi progetti ci limitiamo in quel che segue a un breve richiamo. Per ulteriori approfondimenti si rinvia al nostro pamphlet *La città Metropolitana dello stretto*.

4.1 Il distretto dei trasporti e della logistica

L'area dello stretto possiede una singolare concentrazione di porti (5 porti) che tuttavia necessitano di essere potenziati e posti a sistema, un aeroporto, collegamenti stradali e ferroviari, aree di insediamento industriale. Il porto di Messina è stato di recente classificato tra i primi dieci in Italia per movimento di passeggeri. Si impone un'integrazione articolata plurimodale di tutti i servizi di trasporto che, per essere gestita efficacemente, implica la creazione di autorità capaci di coordinare e pianificare le scelte settoriali. L'integrazione si rende quindi necessaria e può costituire un elemento strategico nel più grande disegno di «una piattaforma logistica della Sicilia orientale» lungo un arco che lega la Sicilia alla Calabria.

4.2 Il distretto dei due Mari: l'area dei Parchi e del turismo diffuso

Questo piano di area vasta dovrà essere lo strumento operativo per dare vita, in modo integrato, alla costituzione del Distretto interregionale dei due mari. Tale distretto potrà mettere in sinergia, all'interno di un piano di